




3 1761 11650495 2

Continued.
Publications

Government
Publications



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116504952>

CAI 4C 19
- T83



69

Government
Publications

Second Session
Thirtieth Parliament, 1976

Deuxième session de la
trentième législature, 1976

SENATE OF CANADA

479
C4

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable J. CAMPBELL HAIG

Président:
L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Tuesday, December 14, 1976

Le mardi 14 décembre 1976

Issue No. 1

Fascicule n° 1

Complete Proceedings on Bill S-2, intituled:

“An Act respecting Bell Canada”

Seule et unique séance sur le Bill S-2, intitulé:

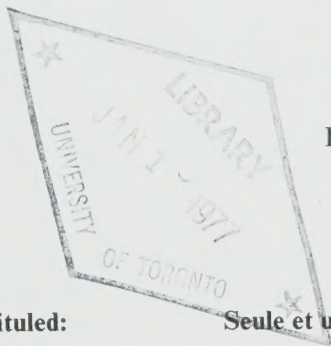
«Loi concernant Bell Canada»

REPORT OF THE COMMITTEE

RAPPORT DU COMITÉ

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*

The Honourable Maurice Bourget, P.C. *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Queens-</i>
Graham	<i>Shelburne</i>)
Haig	Smith (<i>Colchester</i>)
	Sparrow—(20)

**Ex officio members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Queens-</i>
Graham	<i>Shelburne</i>)
Haig	Smith (<i>Colchester</i>)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Tuesday, December 7, 1976:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Deschatelets, P.C., seconded by the Honourable Senator Hicks, for the second reading of the Bill S-2, intituled: "An Act respecting Bell Canada".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Deschatelets, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Rowe, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 7 décembre 1976:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Deschatelets, C.P., appuyé par l'honorable sénateur Hicks, tendant à la deuxième lecture du Bill S-2, intitulé: «Loi concernant Bell Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, sur division.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois, sur division.

L'honorable sénateur Deschatelets, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Rowe, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 14, 1976

(1)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 10.00 a.m., to examine and consider Bill S-2, intituled "An Act respecting Bell Canada".

Present: The Honourable Senators Haig (*Chairman*), Bourget, Burchill, Côtteau, Eudes, Macdonald, Petten, Riley and Smith (*Queens-Shelburne*). (9)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Beaubien, Deschatelets, Grosart and McGrand. (4)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The following witnesses were heard in explanation of the said Bill: *From Bell Canada:* Mr. A. Jean de Grandpré, Q.C., Chairman of the Board and Chief Executive Officer; Mr. Guy Houle, General Counsel.

Present but not heard: Mr. John M. Coyne, Q.C., Counsel.

Following the opening statements, the witnesses answered questions put to them by Members of the Committee.

After discussion and upon Motion of the Honourable Senator Burchill, seconded by the Honourable Senator Bourget, it was *Resolved* to report the said Bill without amendment.

It was moved by the Honourable Senator Bourget that the Motion adopted November 2, 1976 authorizing the Committee to print 800 copies in English and 300 copies in French of all day-to-day proceedings be amended as follows:

Strike out the words "800 copies in English and 300 copies in French" and substitute therefor the following words:

"1000 copies in French and English"

Motion carried.

At 11.30 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chairman.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Mrs. Aline Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 14 DÉCEMBRE 1976

(1)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 10 heures pour examiner et étudier le Bill S-2, intitulé «Loi concernant Bell Canada».

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Bourget, Burchill, Côtteau, Eudes, Macdonald, Petten, Riley et Smith (*Queens-Shelburne*). (9)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Beaubien, Deschatelets, Grosart et McGrand. (4)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Les témoins suivants sont entendus pour expliquer ledit bill: *De Bell Canada:* M. A. Jean de Grandpré, C.R., Président du Conseil d'administration et Directeur général; M. Guy Houle, Chef du Contentieux.

Présent mais non entendu: M. John M. Coyne, C.R., Conseiller.

Après les déclarations préliminaires, les témoins répondent aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

Après discussion et sur motion de l'honorable sénateur Burchill, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, il est *décidé* de faire rapport dudit bill sans amendement.

Il est proposé par l'honorable sénateur Bourget que la motion adoptée le 2 novembre 1976, autorisant le Comité à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de toutes les délibérations soit modifiée comme suit:

Retrancher les mots «800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français» et les remplacer par les mots suivants:

«1000 exemplaires en français et en anglais»

La motion est adoptée.

A 11 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

TUESDAY, December 14, 1976

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-2, intituled: "An Act respecting Bell Canada", has, in obedience to the order of reference of Tuesday, December 7, 1976, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président

J. Campbell Haig

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le MARDI 14 décembre 1976

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel on a renvoyé le bill S-2, intitulé: «Loi concernant Bell Canada», a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 décembre 1976, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, December 14, 1976

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-2, respecting Bell Canada, met this day at 10.00 a.m. to give consideration to the bill.

Senator J. Campbell Haig (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are here this morning to discuss Bill S-2, respecting Bell Canada, but before doing so I have a few announcements to make.

Mr. James T. Thackray, President of Bell Canada, will be unable to be present this morning.

Now that the proceedings of committees are printed in the two official languages on the same page we have to change the form of our printing authorization. It should be amended from its present form, which is for 800 copies in English and 300 copies in French, to read 1,000 copies in French and English—that is, in bilingual form. May I have a motion to that effect?

Senator Bourget: I so move.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We have with us this morning Mr. A. Jean de Grandpré, Chairman of the Board and Chief Executive Officer of Bell Canada. Mr. de Grandpré wishes to make a statement.

Mr. A. Jean de Grandpré, Chairman of the Board and Chief Executive Officer, Bell Canada: Honourable senators, with me, on my immediate right, this morning is Mr. Guy Houle, General Counsel of the company, and then at the extreme right is Mr. Jack Coyne, our parliamentary agent.

Mr. Chairman and members of the committee, I would like first to give you some information about the company and then to explain the reasons why the company is presenting this bill at this time.

Bell Canada was incorporated by special act of the Parliament of Canada in 1880. The company provides voice, visual, data and other telecommunication services and facilities in the provinces of Ontario and Quebec and in the Northwest Territories. The company's affiliated companies provide telecommunication services in New Brunswick, Newfoundland, Nova Scotia, Prince Edward Island and parts of Ontario and Quebec.

The company is a member of the Trans-Canada Telephone System, a working association of nine major Canadian telephone companies, which operates a coast-to-coast microwave radio network of more than 40,000 miles, of which over 18,000 miles are located within the company's and its affiliates' services area. In cooperation with the other members of the Trans-Canada Telephone System, Teleglobe Canada and for-

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 14 décembre 1976

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill S-2 concernant Bell Canada, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes réunis ici ce matin pour étudier le bill S-2 concernant Bell Canada, mais, avant d'entamer la discussion, j'aimerais vous communiquer quelques renseignements.

M. James T. Thackray, président de Bell Canada, ne pourra être présent ce matin.

Maintenant que le procès-verbal des comités est imprimé sur la même page dans les deux langues officielles, il nous faut modifier la formule en autorisant l'impression. D'après sa formulation actuelle, 800 exemplaires sont imprimés en anglais et 300 en français; elle devrait être modifiée pour porter commande de 1,000 exemplaires en français et en anglais, c'est-à-dire bilingues. Quelqu'un en ferait-il la proposition?

Le sénateur Bourget: Je le propose.

Le président: Sommes-nous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous accueillons, ce matin, M. A. Jean de Grandpré, président du Conseil d'administration et agent exécutif principal de Bell Canada. M. de Grandpré voudrait faire une déclaration.

M. A. Jean de Grandpré, président du Conseil d'administration et agent exécutif principal, Bell Canada: Honorables sénateurs, je vous présente, à ma droite, M. Guy Houle, conseiller général de la société, et à l'extrême droite, M. Jack Coyne, notre agent parlementaire.

Monsieur le président et distingués membres du Comité, je voudrais tout d'abord vous donner des renseignements au sujet de la société et ensuite vous expliquer pourquoi elle présente ce bill à ce moment-ci.

Bell Canada a été constitué en corporation en 1880, en vertu d'une loi spéciale du Parlement canadien. La société fournit des services et des installations de télécommunication auditive, visuelle et informatisée dans les provinces d'Ontario et de Québec et dans les Territoires du Nord-Ouest. Les filiales de la société fournissent des services de télécommunication au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et dans certaines régions de l'Ontario et du Québec.

La société est membre du Réseau téléphonique transcanadien, association de travail regroupant neuf des principales sociétés canadiennes de téléphone, qui exploite, d'un océan à l'autre, un réseau radiophonique à micro-ondes de plus de 40,000 milles, dont plus de 18,000 milles sont situés dans la région desservie par la société et ses filiales. En collaboration avec les autres membres du Réseau téléphonique transcana-

[Text]

eign systems, the company provides its customers with telecommunication services throughout Canada and other parts of the world.

The company has the largest number of shareholders of any Canadian corporation with approximately 209,000 registered holders of common shares, of whom almost 98 per cent are registered as resident in Canada and hold approximately 97 per cent of the common shares outstanding.

There are approximately 40,000 registered holders of preferred shares, of whom over 99 per cent are registered as resident in Canada and hold more than 99 per cent of the preferred shares outstanding. Bell Canada, therefore, is truly a Canadian company, owned and operated by Canadians.

Bell Canada is a typical example of a company which was, at one time, under American control and influence and which has been gradually brought back into Canadian hands, not by decree or legislation, but by long-term planning and performance.

The Bell Canada group of companies employ some 80,000 people. The parent company has approximately 48,000 employees and most of the 24,000 employees of its subsidiary Northern Telecom Limited, the largest manufacturer of telecommunications equipment in Canada, are employed in the company's territory. The company and Northern Telecom jointly own Bell-Northern Research Ltd., which is Canada's largest industrial research and development organization with a staff of over 1,800 employees, including approximately 1,100 engineers, scientists and technical personnel, carrying out research, design, development, long-range planning and systems engineering in all fields of telecommunications. The integration of research, manufacturing and operations assists in providing the company's subscribers with economical telecommunications service of high quality.

Bell Canada's Special Act has been amended 12 times to keep the capital and powers of the company up to date. In addition to the control exercised by Parliament, the company is subject to regulation by the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, known as the CRTC, in respect of its rates and the issuance of its capital stock. Since April 1976, the CRTC exercises and performs the duties and functions in relation to telecommunications which, until that date, were vested in the Canadian Transport Commission.

The company's Charter was last amended in 1968 when it was authorized, *inter alia*, to increase its capital and to issue preferred stock.

Since 1945, capital increases have been authorized by Parliament approximately every decade. The company expects its present authorized capital of \$1.75 billion to be virtually exhausted by the end of 1978.

Before examining the purposes of the bill, I would like to emphasize that the company does not seek to obtain special financial privileges. We want, however, to have the same financing flexibility that is enjoyed by all Canadian and foreign corporations—very often our competitors.

[Traduction]

dien, de *Teleglobe Canada* et des réseaux étrangers, la société offre à ses clients des services de télécommunication à travers le Canada et en d'autres parties du monde.

Avec ses 209,000 détenteurs inscrits d'actions ordinaires, dont presque 98 p. 100 sont enregistrés comme résidents du Canada et détiennent environ 97 p. 100 des actions ordinaires émises, la société compte plus d'actionnaires que toute autre corporation canadienne.

Approximativement 40,000 détenteurs inscrits possèdent des actions préférentielles; parmi ceux-ci 99 p. 100 résident au Canada et détiennent plus de 99 p. 100 des actions préférentielles en circulation. Dès lors, on peut dire que Bell Canada est, de toute évidence, une société canadienne dont la gestion et l'exploitation sont assurées par des Canadiens.

Bell Canada est l'exemple type de société qui, il y a un certain temps était sous contrôle américain et qui, graduellement, a été rapatriée, opération qui ne s'est pas faite par décret ou par l'intermédiaire d'une législation appropriée mais plutôt par une planification et une exploitation à long terme.

Le Groupe Bell Canada emploie 80,000 personnes. La compagnie mère en emploie à elle seule approximativement 48,000 et la majeure partie des 24,000 employés de sa filiale Northern Telecom Limited, la plus importante usine de fabrication d'équipement de télécommunication au Canada, travaillent au Canada. La Compagnie et Northern Telecom sont co-propriétaires de la Bell Northern-Research Limited qui est le centre de recherche et de développement industriel le plus important au Canada avec un personnel de plus de 1,800 employés composé d'approximativement 1.100 ingénieurs, chercheurs et de membres du personnel technique effectuant des travaux de recherches dans le domaine de l'esthétique industrielle, du développement et de la planification à long terme, de l'ingénierie ainsi que dans tous les domaines des télécommunications. La mise en commun de la recherche, de la fabrication et de l'exploitation permet à la compagnie d'assurer à ses abonnés des services de hautes qualités dans le domaine des télécommunications.

La loi spéciale concernant Bell Canada a déjà été modifiée à douze reprises pour actualiser à la fois son capital et ses pouvoirs. En plus du contrôle exercé par le Parlement, la compagnie est tenue de se soumettre aux règlements du Conseil de la Radio-télévision canadienne connue sous le sigle CRTC en ce qui concerne ses tarifs et son capital-actions. Depuis avril 76 le CRTC assume les fonctions et les obligations en matière de télécommunications qui jusqu'alors ressortissaient à la Commission canadienne de transport.

La dernière modification à la charte de la compagnie a eu lieu en 1968 et l'autorise, sous réserve des changements nécessaires, à augmenter son capital et à émettre des actions préférentielles.

Depuis 1945, le Parlement a autorisé, approximativement tous les dix ans, des augmentations de capital. La compagnie prévoit d'épuiser virtuellement son capital actuel s'élevant à 175 milliard de dollars pour la fin de 1978.

Avant de passer à l'étude de ce projet de loi, je voudrais souligner que la compagnie ne cherche pas à obtenir des privilèges financiers spéciaux. Ce que nous voulons toutefois, c'est en matière de finances, de disposer d'un système aussi souple que celui dont jouissent toutes les sociétés tant cana-

[Text]

The proof that we want equality of treatment in our financial and internal operations is that most of the provisions of this bill have been lifted out of other Canadian statutes approved by this house.

Now let's turn to the purposes of the bill.

I—The first objective is to increase the maximum authorized capital of the company from \$1.75 billion to \$5 billion, subject to approval of the shareholders. The telecommunication business is highly capital-intensive and requires the investment of immense amounts of money in order to give the public the service it is entitled to. These sums are provided by internally generated funds, debt and equity financing.

The cost of the construction or capital program of the next decade is expected to be about \$15 billion. The magnitude of this capital expenditure may be compared with the \$4.9 billion spent on the capital program for the period 1966-1975. Present forecasts indicate that the requested increase of \$3.25 billion will be sufficient for at least another decade. Therefore, the need for advance planning of capital programs and financing prompts the company's petition at this time.

II—In order to get the necessary funds to serve the public, the company must compete in both the domestic and international financial markets with others who do not have the financing restrictions imposed on the company by its present charter. Accordingly, and this is the second main objective of the bill, a certain number of the proposed amendments would modernize the financial provisions of the company's act to incorporation so that it can enjoy the same range of financing options and arrangements as are available to its competitors in the financial marketplace. For example, there is no provision in the company's act of incorporation for the issuance of shares other than common or preferred or for the reclassification or subdivision of shares. Furthermore, the company does not at present have the general borrowing power granted to most companies. The proposed financial provisions are designed to enable a more flexible capital stock structure with the approval of shareholders as well as to permit the company to borrow under the authority of a general bylaw approved by the shareholders without having to obtain shareholder approval on a piecemeal basis as is now the case. I would like to emphasize here that most of these requested changes are substantially in accordance with the Canada Corporations Act and many of them are identical or similar to the provisions of Bill S-11, an Act respecting British Columbia Telephone Company, which was examined by your committee two years ago. As you are aware, B.C. Tel. is, like Bell Canada, regulated by the CRTC.

Included in the proposed amendments of a financial nature are provisions enabling the company to charge more realistic

[Traduction]

diennes qu'étrangères, qui bien souvent sont des sociétés concurrentes.

La preuve qu'en fait nous ne voulons qu'une égalité de traitement, en ce qui concerne nos opérations financières et internationales, c'est que la majorité des dispositions de ce projet de loi ont été supprimées des statuts révisés avec l'assentiment de la Chambre.

Examinons-en maintenant les buts.

I—Le premier objectif est de porter le capital social maximum autorisé de 1,75 à 5 milliards de dollars sous réserve de l'approbation des actionnaires. Le domaine des télécommunications exige en effet énormément de capitaux ainsi que l'investissement d'énorme somme d'argent si l'on veut assurer au public les services qui lui sont dus. Ces sommes proviennent des fonds de la compagnie, du financement de la dette et du financement par émission d'actions ordinaires.

Le coût du programme de construction ou d'investissement pour la prochaine décennie devrait se monter à approximativement 15 milliards de dollars. On peut comparer l'importance de ces dépenses d'immobilisations avec les 4,9 milliards de dollars consacrés au programme d'investissement pour la période allant de 1966 à 1975. À l'heure actuelle, les prévisions indiquent que l'augmentation nécessaire de 3,25 milliards de dollars sera suffisante pour au moins 10 ans. C'est donc la nécessité de planifier à long terme le programme d'investissement et de financement qui pousse actuellement la compagnie à présenter cette requête.

II. Afin d'obtenir les fonds nécessaires pour répondre à la demande du public, la compagnie doit rivaliser à la fois sur les marchés financiers intérieurs et internationaux avec d'autres compagnies qui, elles, ne sont pas assujetties aux restrictions de financement à la compagnie en vertu de sa charte actuelle. En conséquence, et c'est le deuxième objectif du projet de loi, un bon nombre des amendements proposés moderniserait les dispositions financières de la loi constitutive de la compagnie, pour qu'elle puisse bénéficier des mêmes options et accords de financement dont disposent ses concurrents sur le marché financier. Par exemple, la loi constitutive de la compagnie ne prévoit aucune émission d'actions autres que les actions privilégiées ou ordinaires ni le reclassement ou la subdivision des actions. De plus, la compagnie n'a pas à l'heure actuelle de pouvoirs d'emprunt aussi élevés que la plupart des autres compagnies. Les dispositions financières proposées visent à mettre en place une structure plus flexible du capital social de la compagnie, avec l'approbation des actionnaires, et à lui permettre d'emprunter en vertu des pouvoirs conférés par un règlement général sanctionné par les actionnaires, sans avoir à obtenir leur approbation pour chaque transaction comme c'est actuellement le cas. Je voudrais souligner que la plupart de ces changements sont conformes à la Loi sur les corporations canadiennes et que la plupart sont identiques ou similaires aux dispositions du bill S-11, Loi concernant la British Columbia Telephone Company, que votre Comité a étudié il y a deux ans. Vous le savez, la British Columbia Telephone Company est, régie par le CRTC tout comme Bell Canada.

Le projet de loi comprend des dispositions de nature financière pour permettre à la compagnie de facturer des intérêts

[Text]

interest rates on overdue calls when shares are paid by instalments and to pay dividends other than in cash—i.e. in kind or by the issue of fully paid shares of the Company. Additionally, and in line with its main objective of improving its financial flexibility, the company requests authority to issue its capital stock without requiring the CRTC's approval. Let me expand here on this amendment.

The primary role of the CRTC in relation to Bell Canada is laid down in the Railway Act. The CRTC has jurisdiction over the company's rates for virtually all of its services. In exercising this regulatory control the CRTC must satisfy itself that the rates charged by the company are just and reasonable. Thus any action of the company which may have an unwarranted adverse effect on telephone rates is properly of interest to the CRTC.

This responsibility of the CRTC would remain unchanged by the proposed repeal of the requirement of permission from the CRTC before the issue of capital stock since such requirement deals only with approval by the CRTC of the amount, terms and conditions of issue of capital stock by the company.

This requirement, not specifically included in the CRTC's powers under the Railway Act, was first prescribed on the company in 1929. Its purpose was to ensure that the company did not sell stock at a price which would impose undue costs on its customers.

Since the company's earnings were regulated on the basis of the number of shares outstanding, if more shares were issued than were necessary, the amount of earnings required—and therefore the rates charged—would have to be greater.

In May 1966, the Canadian Transport Commission changed the basis of regulating the company's earnings. Instead of stating the earnings in terms of dollars per share, the new basis is a percentage on the total amount invested in the business unrelated to the number of shares.

Since it is obviously in the best interest of the existing shareholders to issue new shares at the highest price possible, the approval of the CRTC for the issue of the company's capital stock is now redundant. This in no way would nullify the effective control exercised by the regulatory authority over the company, but it would eliminate the necessity of a public hearing related to the granting of permission to issue shares. The inflexibility and delays attendant upon such a hearing and the publicity involved can have serious effects on the company's efforts to raise capital, particularly in periods of volatile stock market conditions, when timing is of the essence.

Also, to the extent that there should be a requirement for intervention of any kind by the regulatory authorities, such a requirement should be one applicable to all companies and not a provision of the charter of one company. Today, for example, a telecommunication company could be incorporated under the Canada Business Corporations Act and enjoy all the powers of a natural person; furthermore, such company would not be required, under the present laws, to obtain the CRTC's approval before issuing its capital stock.

[Traduction]

moratoires plus réalistes lorsque les actions sont payées par acomptes et de payer les dividendes autrement qu'en numéraire, par exemple, en actions entièrement libérées de la compagnie. De plus, et toujours dans le but d'améliorer sa flexibilité financière, la compagnie demande l'autorisation d'émettre son capital social sans avoir à demander l'approbation du CRTC. Je m'explique.

Le rôle principal du CRTC en ce qui concerne Bell Canada figure dans la Loi sur les chemins de fer. Les tarifs de presque tous les services de la compagnie relèvent du CRTC. En exerçant ce contrôle, le CRTC doit s'assurer que les tarifs proposés par la compagnie sont justes et raisonnables. Ainsi, toute action de la compagnie qui pourrait avoir un effet contraire injustifié sur les tarifs téléphoniques relève directement du CRTC.

Cette responsabilité ne serait pas modifiée si l'approbation que doit donner le CRTC avant l'émission de capital social était abrogée puisqu'elle ne doit approuver que le montant, les termes et les conditions d'émission du capital social par la compagnie.

Cette approbation, qui n'est pas très bien précisée dans les pouvoirs du CRTC, conformément à la Loi sur les chemins de fer, a été imposée pour la première fois à la compagnie en 1929. Il s'agissait de s'assurer qu'elle ne vendait pas d'actions à un prix qui imposerait des frais injustifiés à ses clients.

Puisque les gains de la compagnie étaient réglementés suivant le nombre d'actions en circulation, le montant des bénéfices—et, en conséquence, les tarifs—devrait être plus élevé, si la compagnie émettait plus d'actions qu'il n'était nécessaire.

Au mois de mai 1966, la Commission canadienne des transports a changé la réglementation des gains de la compagnie. Les gains qui autrefois étaient chiffrés en dollars par action le sont maintenant en pourcentage sur le montant total investi dans l'affaire indépendamment du nombre d'actions.

Puisque l'émission de nouvelles actions au prix le plus élevé est dans l'intérêt des actionnaires actuels, l'approbation du CRTC concernant l'émission du capital social de la compagnie est maintenant inutile. Cela n'abolirait en aucun cas le contrôle exercé par l'autorité investie du pouvoir de réglementation sur la compagnie, mais éliminerait la nécessité de convoquer une réunion pour obtenir la permission d'émettre des actions. La rigidité et les délais que provoque cette réunion et la publicité qui l'entoure peuvent avoir des conséquences néfastes pour la compagnie lorsqu'elle essaie d'emprunter de l'argent, particulièrement si les conditions boursières sont instables et lorsque le moment est crucial.

De plus, dans la mesure où une intervention quelconque des pouvoirs de réglementation s'avérerait nécessaire, cette nécessité devrait s'appliquer à toutes les sociétés et non pas faire partie de la charte d'une seule société. Aujourd'hui, par exemple, une société de télécommunications pourrait être constituée en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes et bénéficier de tous les pouvoirs d'une personne physique; cette société ne serait pas obligée non plus, en vertu des lois actuelles, d'obtenir l'approbation du CRTC avant d'émettre son capital-actions.

[Text]

To summarize, the elimination of the need to appear before the CRTC at the time of each equity issue, while not weakening the commission's ability to exercise its prime responsibility as I just outlined it, would increase the flexibility of the timing of equity issues and, therefore, reduce the marketing risks.

I might add, I discussed this particular clause with the Minister of Communications as late as Saturday afternoon, December 11, 1976, at which time she assured me that at that stage her department had no objection to this clause.

The company also seeks an amendment which would broaden its powers, but only act as ancillary and incidental to the objects set out in the company's act of incorporation. This amendment would also serve to clarify the powers which the company enjoys under its present charter—that is, its act of incorporation—as supplemented by the applicable provisions of Part IV of the Canada Corporations Act, which applies to special act companies such as Bell Canada.

By requesting to incorporate section 16 of the Canada Corporations Act into its charter, the company is, in effect, asking to be put in the same position as companies incorporated under the Canada Corporations Act or the Canada Business Corporations Act, which are empowered to carry out their objects in the most appropriate manner. For example, the company would be allowed to invest in any other company having objects altogether or, in part, similar to those of the company, or carrying on any business capable of being conducted so as to benefit the company.

Basically, under its present charter the company may purchase shares only in other telephone companies, in its manufacturing subsidiary, or in companies engaged in research and development work in areas related to the objects of the company. Experience has established that in order for a company to carry out its objects effectively and fully, it is essential in certain cases to operate through separate companies. To make the best possible use of its know-how, it is desirable and, at times, necessary, that this be done through investment in other companies, and often in conjunction with others.

I should also point out that the enlargement of the company's powers would permit it to implement government policy regarding the provision of computer services by communication carriers, whereby such services could not be made available to the general public than "through the mechanism of a separate arm's length affiliate" according to statement 15 of the Position Paper on computer/communications policy release by the federal government in April, 1973. The company has developed for internal purposes an outstanding capability in data processing and computer software competence which could be marketed in Canada and abroad. However, the company is not at present empowered to sell such expertise through a subsidiary.

There are very few areas where Canadian technology is marketable and there are not that many companies in Canada that have the strength and potential required for penetration of

[Traduction]

En résumé, la suppression de la nécessité de comparaître devant le CRTC pour chacune des émissions d'action, sans pour autant diminuer le pouvoir de la Commission d'exercer sa première responsabilité que je viens de décrire, assouplirait les délais d'émissions d'actions et réduirait ainsi les risques de commercialisation.

J'ajouterai que j'en ai discuté avec le ministre des Communications pas plus tard que samedi dernier le 11 décembre 1976, où elle m'a assuré qu'à ce stade, son ministère n'avait aucune objection à cette condition.

La société cherche aussi à obtenir une modification qui accroîtrait ses pouvoirs, mais qui ne serait qu'accessoire et accidentelle par rapport aux objectifs établis dans la loi de constitution de la société. Cette modification expliciterait aussi les pouvoirs dont bénéficie la société en vertu de sa charte actuelle, soit, sa loi de constitution, que complètent les dispositions applicables de la partie IV de la Loi sur les corporations canadiennes s'appliquant aux sociétés à loi spéciale comme Bell Canada.

Par sa demande d'ajouter l'article 16 de la Loi sur les corporations canadiennes à sa charte, la société demande en réalité d'avoir le même statut que les sociétés constituées en vertu de la loi sur les corporations canadiennes ou de la loi sur les corporations commerciales canadiennes et qui ont le pouvoir d'atteindre leurs objectifs de la manière la plus appropriée. Par exemple, la société aurait le droit d'investir dans toute autre société ayant des objectifs identiques ou, en partie semblables à ceux de la société ou dont les affaires peuvent être administrées au bénéfice de la société.

Fondamentalement, en vertu de sa charte actuelle, la société peut acheter des parts de toute autre société de téléphone, de ses succursales de fabrication, ou de sociétés de recherche et de perfectionnement dans les domaines liés aux objectifs de la société. L'expérience a démontré que pour qu'une société soit à même d'atteindre entièrement et efficacement ses objectifs, il est essentiel, dans certains cas, qu'elle fonctionne au moyen de sociétés distinctes. Pour exploiter le mieux possible son savoir-faire, il est désirable, et dans certains cas nécessaire, que cela se fasse par le truchement d'investissements dans d'autres sociétés, et souvent en collaboration avec d'autres.

Je voudrais également souligner que l'accroissement des pouvoirs de la compagnie lui permettrait d'appliquer la politique gouvernementale relative à la location de services d'ordinateurs par les compagnies de télécommunications, politique en vertu de laquelle ces services ne seraient accessibles au grand public que «par l'intermédiaire de filiales distinctes», selon le principe 15 de l'Exposé des principes directeurs d'une politique téléinformatique publié par le Gouvernement fédéral en avril 1973. La société, pour des raisons d'ordre interne, a développé une capacité extraordinaire sur le plan du traitement des données et a acquis, sur le plan du logiciel, une compétence qui pourrait être commercialisée au Canada et à l'étranger. Toutefois, elle n'a pas le pouvoir de vendre des connaissances de cette nature par l'intermédiaire d'une filiale.

Il existe très peu de domaines dans lesquels la technologie canadienne puisse être commercialisée et peu de sociétés au Canada ont la force et le potentiel nécessaire pour s'imposer

[Text]

world markets. The telecommunication field is unquestionably a sector where Canadian know-how is second to none and where Bell Canada has the stature necessary to compete internationally. We believe that the company should not be precluded from incorporating or acquiring subsidiaries to perform functions it would undertake itself in Canada or abroad.

Therefore, an updating of the company's powers would do much to enable it to maintain a strong Canadian position in this field in Canada and to extend Canadian skills, technology and know-how to other companies, thereby creating more jobs for Canadians.

It is worth noting that the ancillary powers of section 16 of the Canada Corporations Act were, in essence, made applicable to Telesat Canada, a satellite telecommunication company incorporated by special act of Parliament in 1969.

Finally, the fourth and last main purpose of the bill is to authorize the company to further alter its objects, powers and share capital by applying to the Minister of Consumer and Corporate Affairs for letters patent, which would be subject to cancellation by either house of Parliament during a period of 30 sitting days following their tabling in Parliament. This procedure, commonly known as the negative resolution procedure, is provided for in the Telesat Canada Act, and was most recently made part of the Income Tax Conventions Act, 1976.

This change does not strip Parliament of its control over the company's charter but rather modifies the manner in which such control would continue to be exercised. It means that if the company wished to change its objects or powers, or to increase its maximum authorized capital, it could do so through letters patent, which either house of Parliament would have the right to reject. In other words, and application to Parliament by the company for approval of such amendments would no longer be necessary.

By virtue of subsection 11.3(1) of the Railway Act, railway companies incorporated by special act were given, in 1970, the right to apply for letter patent, or supplementary letters patent, as the case may be, continuing them under Part I of the Canada Corporations Act or amending their special act. It is worth noting that the scope of subsection 11.3(1) of the Railway Act extends well beyond the object of the amendment we are proposing since the former enables the conversion of a special act by letters patent, whereas Bell Canada, through its proposed amendment, requests the authority to amend its special act on a limited basis and subject always to Parliament's power to reject amendments to the company's charter.

Honourable senators, I trust that the review I have just made of the bill has assisted you in understanding the purposes

[Traduction]

sur le marché mondial. Le domaine des télécommunications est sans aucun doute un secteur où le savoir-faire canadien est sans égal et où la société Bell Canada a une envergure qui la rend apte à affronter la concurrence internationale. À notre avis, on ne devrait pas empêcher la société de se constituer en société ni d'acquérir des filiales qui auraient pour fonction d'effectuer des opérations dont elle devrait elle-même s'occuper au Canada ou à l'étranger.

Par conséquent, une modernisation des pouvoirs de la société contribuerait grandement à lui permettre de se maintenir en position de force dans le domaine des télécommunications au Canada et de communiquer ses compétences, sa technologie et son savoir-faire à d'autres sociétés, créant par le fait même de nouveaux emplois pour les Canadiens.

Il faut noter que les pouvoirs auxiliaires accordés par l'article 16 de la Loi sur les sociétés canadiennes s'appliquent, en principe, à Telesat Canada, société de télécommunications par satellite constituée en société par une loi spéciale du Parlement en 1969.

Enfin, le quatrième et dernier objectif principal du projet de loi vise à autoriser la société à modifier davantage ses objets, ses pouvoirs et son capital social en demandant au ministre de la Consommation et des Corporations des lettres patentes qui seraient annulées par l'une ou l'autre Chambre du Parlement pendant une période correspondant à 30 jours de séance à partir de leur dépôt devant le Parlement. Ce procédé, communément appelé procédé par résolution négative, est prévu dans la Loi sur Telesat Canada et une disposition le concernant a été tout dernièrement introduite dans la Loi sur la mise en œuvre des conventions relatives à l'impôt sur le revenu, 1976.

Ce changement n'enlève pas au Parlement son contrôle sur la charte de la société, mais modifie plutôt les modalités suivant lesquelles il sera désormais exercé. Cela signifie que si la société voulait modifier ses objets ou ses pouvoirs, ou augmenter la limite permise de son capital autorisé, elle pourrait le faire au moyen de lettres patentes qui pourraient être rejetées par l'une ou l'autre Chambre du Parlement. En d'autres termes, la société ne serait plus obligée de faire approuver ces modifications par le Parlement.

En vertu du paragraphe 11.3(1) de la Loi sur les chemins de fer, les compagnies de chemin de fer constituées en corporation par loi spéciale ont été autorisées en 1970 à présenter des requêtes demandant la délivrance de lettres patentes ou de lettres patentes supplémentaires, selon le cas, établissant leur situation juridique en vertu de la Partie I de la Loi sur les corporations canadiennes, ou modifiant leur loi spéciale. Il est bon de noter que le paragraphe 11.3(1) de la Loi sur les chemins de fer a une portée de beaucoup supérieure à l'objet de la modification que nous proposons actuellement, puisqu'il autorise la modification d'une loi spéciale par lettres patentes, alors que Bell Canada, en vertu de l'amendement proposé, demande à être autorisé à modifier sa loi spéciale de façon limitée et sous réserve que le Parlement conserve le pouvoir de rejeter les amendements à la charte de la société.

Honorables sénateurs, j'espère que la récapitulation du bill que je viens de faire vous aidera à bien comprendre les

[Text]

of the charter amendments we are requesting, and Mr. Houle and I will be pleased to answer any questions.

The Chairman: Thank you, Mr. de Grandpré.

Senator Riley will commence the questioning.

Senator Riley: Can you tell the committee what the present debt ratio of Bell Canada is?

Mr. de Grandpré: It is 48 per cent.

Senator Riley: Is that considered dangerously high?

Mr. de Grandpré: It is considered as being at the high point of the range we need to maintain. We have had several discussions with the rating agencies as to the kind of debt ratio that a company such as Bell Canada should maintain, and it is the consensus of those agencies that the range should be between 45 per cent and 50 per cent, tending towards the lower end of that range. At the same time, the coverage for the interest charges should be between 3.5 to four times, and we are now at approximately 3.5 plus, not quite 3.6 times. Therefore, we should tend towards the higher point of that range.

Senator Riley: Does the CRTC presently regulate investments made by the company outside the field of communications and telecommunications?

Mr. de Grandpré: The CRTC does not have any jurisdiction over the investments that are made by the company.

Senator Riley: In buildings, real estate—that sort of thing?

Mr. de Grandpré: No, sir.

Senator Riley: What is the Investment of Bell Canada in Telesat?

Mr. de Grandpré: It is approximately \$14.7 million.

Senator Riley: Does Bell Canada propose to invest further in Telesat, voluntarily?

Mr. de Grandpré: It will depend, to a large degree, on the economics of the investment in satellite facilities, as opposed to ground facilities. When we discussed investment in Tellesat it was made clear that the provision of ground facilities was less expensive than the provision of satellite facilities, when we were looking at east-west transmission. Obviously, satellite facilities are essential in order to provide service to the north or remote areas, and it is in that context that we became involved in Telesat.

There are other generations of satellites that are now on the drawing board, and that will undoubtedly be launched in the next few years. Depending on the economics of the investment, we may or may not invest in further satellite facilities.

Senator Riley: Do you have an employee stock option plan?

[Traduction]

objectifs que nous visons en demandant à modifier la charte; de plus M. Houle et moi-même serons heureux de répondre à toutes vos questions.

Le président: Merci, monsieur de Grandpré.

Le sénateur Riley posera la première question.

Le sénateur Riley: Pourriez-vous indiquer au Comité quel est le ratio d'endettement actuel de Bell Canada?

M. de Grandpré: Il est de 48 p. 100.

Le sénateur Riley: Ce taux est-il considéré comme étant dangereusement élevé?

M. de Grandpré: Nous considérons que c'est assez près du taux maximum que nous pouvons nous permettre. Nous avons discuté à de nombreuses reprises avec des agences spécialisées dans l'évaluation des taux pour savoir à quel niveau devait se maintenir le ratio d'endettement d'une société de l'envergure de Bell Canada; le consensus général auquel en sont arrivées ces agences est que les niveaux permisibles se situent entre 45 p. 100 et 50 p. 100; et il faut évidemment tendre vers le taux le plus bas compte tenu de la marge allouée. Parallèlement, le montant de la couverture des intérêts à payer doit être de 3.5 à 4 fois supérieur à celui des intérêts eux-mêmes; à l'heure actuelle notre taux se situe à plus de 3.5, juste en deçà de 3.6. Dans ce cas, nous devons donc tendre vers la limite supérieure de la marge allouée.

Le sénateur Riley: Actuellement, le CRTC réglemente-t-il les investissements que fait la société en dehors du secteur des communications et des télécommunications?

M. de Grandpré: Le CRTC n'a aucun pouvoir de réglementation sur les investissements de la société.

Le sénateur Riley: Dans le domaine de l'immobilier, ou ce genre d'investissements?

M. de Grandpré: Non, monsieur.

Le sénateur Riley: A combien s'élève l'investissement de la société Bell Canada dans Télésat?

M. de Grandpré: Il est d'environ 14.7 millions de dollars.

Le sénateur Riley: Est-ce que Bell Canada se propose, de son propre gré, d'investir à nouveau dans Télésat?

M. de Grandpré: Cela dépend dans une large mesure des aspects financiers de l'investissement effectué dans les installations de satellites, par opposition aux installations au sol. Quand nous avons étudié l'investissement dans Télésat, il était clair que la fourniture d'installations au sol était beaucoup moins coûteuse que celle de satellites, lorsqu'on considère la transmission est-ouest. De toute évidence, les satellites sont indispensables pour desservir le Nord et les régions isolées, et c'est pourquoi nous nous sommes engagés dans Télésat.

D'autres générations de satellites sont actuellement à l'étude et seront certainement lancées au cours des prochaines années. Nous pourrions investir ou non dans d'autres installations de satellites, suivant la rentabilité des investissements.

Le sénateur Riley: Offrez-vous à vos employés un régime d'option de souscription?

[Text]

Mr. de Grandpré: We have two employee stock option plans, one which is now, shall I say, semi-obsolete—and I will tell you why in a moment—and the other one, which is current. The first one I referred to is known as the 1966 employee savings plan, under which the employees could invest in shares of the company at a reduced purchase price, arrived at as a result of a mathematical formula, which gave the employees a certain advantage over the market price. At one time we were under pressure to eliminate that kind of employee purchase plan, and we dropped it, but one of the provisions of the 1966 plan was that the dividends on the shares purchased by the employees under that plan could be re-invested in shares of the company. That portion has not been dropped, so that the dividend re-investment of the plan is still in effect, and this is why I say it is a semi-obsolete plan.

The other plan, the present one, is known as the 1970 plan, and under it the employee can, up to 6 per cent of his salary, put money aside to purchase shares of the company on the open market. These are not treasury shares, though under the old scheme they were. The funds are placed in the hands of a trust company, and the trust company purchases these shares on the market regularly. For every \$3 contributed by the employee towards the purchase of shares under this plan the company contributes \$1. This plan is still in effect, but it does not carry an automatic or voluntary re-investment of dividends. You purchase the shares, but the dividends are yours, whereas under the old one you had the option of purchasing new shares through the dividend re-investment plan, or not, depending on your personal position.

Senator Riley: Thank you.

Senator Burchill: In the market, today, do you find any difficulty in acquiring capital?

Mr. de Grandpré: We have not been able to go to the market to sell common shares since November, 1966. I think that answers reasonably well the question you have put, senator. It is extremely difficult, under present conditions, to go to the market to sell shares, because our shares today are trading at approximately \$7 or \$8 below book value.

Senator Bourget: You will have to go outside Canada to the United States or Europe to borrow money. What, in your estimation, will be the proportion provided by Canadian financing?

Mr. de Grandpré: We carried out our first financing in Europe earlier this year, to the tune of \$60 million. This was the result of our effort to list our shares in the European exchanges. The reason for listing our shares there was to make sure that the company's name was known on the international scene, but we have not issued shares in Europe. We have, however, issued our first public debentures in the United States this year, which was an issue to \$200 million.

[Traduction]

M. de Grandpré: Nous en avons deux: je dois dire que l'un est actuellement à demi désuet, je vous expliquerai pourquoi dans un instant, et l'autre est celui qui a cours. Le premier que j'ai mentionné est connu sous le nom de régime d'épargne de 1966. Les employés pouvaient acheter des actions de la société à prix réduit, calculé selon une formule mathématique, et qui leur offrait un cours plus intéressant que celui du marché. A un moment donné, des pressions ont été exercées pour que nous abandonnions ce régime d'achat offert aux employés, et nous l'avons fait. Toutefois le régime de 1966 prévoyait que les dividendes des actions achetées par les employés dans le cadre de ce régime pouvaient être réinvestis dans la société. Cette disposition n'a pas été abolie et le réinvestissement de dividendes dans le cadre de ce régime est toujours possible, et c'est pourquoi je prétends qu'il est en partie désuet.

L'autre régime, celui qui est actuellement en vigueur, est connu comme le régime de 1970. Il permet à l'employé d'épargner, jusqu'à concurrence de 6 p. 100 de son traitement, en vue d'acheter des actions de la société sur le marché libre. Contrairement à l'ancienne formule, ces actions ne constituent pas des bons du trésor. Les fonds sont confiés à une société de fiducie qui achète ces actions sur le marché régulier. Pour toute contribution de \$3 versée par l'employé en vue de l'achat d'actions dans le cadre de ce régime, la société verse un autre dollar. Ce régime est toujours en vigueur, mais n'offre pas d'option de réinvestissement automatique ou volontaire des dividendes. L'employé achète les actions mais les dividendes lui appartiennent, tandis qu'en vertu de l'ancien régime, il pouvait, selon sa situation personnelle, se prévaloir de l'option lui permettant d'acheter de nouvelles actions grâce au régime de réinvestissement des dividendes.

Le sénateur Riley: Merci.

Le sénateur Burchill: Avez-vous actuellement des difficultés sur le marché pour trouver des capitaux?

M. de Grandpré: Nous n'avons pas pu accéder au marché pour y vendre des actions ordinaires et ce depuis le mois de novembre 1966. Je pense, sénateur, que ceci répond assez bien à votre question. Dans les conditions actuelles, il est extrêmement difficile de vendre des actions sur le marché car aujourd'hui, nos actions sont négociées à environ \$7 ou \$8 en dessous de leur valeur comptable.

Le sénateur Bourget: Vous devez sortir du Canada et emprunter de l'argent aux États-Unis ou en Europe. Selon vos estimations, dans quelle proportion êtes-vous financés par des fonds canadiens?

M. de Grandpré: Nous avons entrepris notre première campagne de financement en Europe au début de cette année et nous avons ainsi obtenu \$60 millions. Tel a été le résultat de notre effort pour faire figurer nos actions sur le marché boursier européen. Par cette opération, nous voulions nous assurer que le nom de notre société soit connu sur la scène internationale, mais nous n'avons pas émis d'actions en Europe. Cependant, nous avons émis nos premières obligations publiques aux États-Unis cette année, pour une somme de \$200 millions.

[Text]

Answering your question directly, we have approximately slightly less than one-third of our total debt in foreign funds. Whenever we go to the foreign markets we have to be absolutely sure that we are fully protected against exchange risks, because we unfortunately do not have a large amount of foreign funds flowing into the company, since although we are exporting some services, they are certainly not sufficient to cover even a slight proportion of our interest charges.

Senator Grosart: Mr. de Grandpré, you indicated that you had had some discussions with the minister. Was it indicated to you by the minister that there was no objection by the government to your petition?

Mr. de Grandpré: At this time the department is not in a position to determine whether this aspect of our bill is going to be covered by the second phase of the telecommunications legislation, and it is in the minister's view preferable, at this time, to leave it in the bill as it is, subject to further study of that particular provision at a later date, if it is the opinion of the government and of the department that it should be removed from the bill, or become part of the second phase of the telecommunications legislation.

Senator Grosart: What would that specifically refer to in the bill before us?

Mr. de Grandpré: That deals with clause 6 of our bill, at page 9, which deals with the repeal of section 2 of chapter 39 of the Statutes of 1957-58.

Senator Grosart: How would that relate to the second phase of the telecommunications policy?

Mr. de Grandpré: I am not in a position to comment on what the second phase of the bill will cover, but it will cover a number of items which will be applicable to all telecommunications companies in Canada. It is, for the reason that I have mentioned, very doubtful that this provision still has its raison d'être, because the basis of the regulation has evolved considerably over the years and it may lead to an additional price for the issue of our shares.

Let me explain why. When we were issuing our shares on rights basis, it was a normal evolution of the procedure that an application was made, and we were receiving approval from the CTC at that time to issue shares, and we were making representations that we were to issue shares at 12 for 1, or 16 for 1, or 14 for 1, depending on the size of our issue and the number of outstanding shares. But there was no underwriting agreement signed by a group of underwriters who were, as we say, "on the hook" for a period of so many hours to go out and sell the shares.

As I indicated in answer to a previous question, we have not been able to go to the market for common shares since 1966, but we have gone to the market for substantial issues of preferred shares. These preferred shares must be issued with the consent of the CRTC, and these preferred shares are also issued under an underwriting agreement. The underwriters, who sign the underwriting agreement, are prepared to give you a price that is valid for a very short term. As you well understand, they do not want to be on the hook for \$250

[Traduction]

Pour répondre directement à votre question, les fonds étrangers représentent légèrement moins du tiers de l'ensemble de notre passif. Lorsque nous nous adressons aux marchés étrangers, nous devons absolument nous assurer une protection totale contre les risques du change, car nous n'avons malheureusement pas une grande quantité de fonds étrangers dans notre société et bien que nous exportions quelques-uns de nos services, ils ne sont manifestement pas suffisants pour couvrir ne serait-ce qu'une petite partie de nos frais d'intérêt.

Le sénateur Grosart: Monsieur de Grandpré, vous avez dit que vous aviez eu quelques discussions avec le ministre. Vous a-t-il dit que le gouvernement n'avait pas d'objections à formuler concernant votre demande?

M. de Grandpré: Actuellement le ministère n'est pas en mesure de dire si cet aspect de notre projet de loi doit être traité dans la seconde partie de la loi sur les télécommunications et le ministre préfère laisser le projet de loi dans son état actuel, sous réserve d'étudier plus à fond cette disposition particulière à une date ultérieure, si le gouvernement et le ministère estiment qu'elle devrait être supprimée du projet de loi ou être intégrée à la seconde partie de la loi sur les télécommunications.

Le sénateur Grosart: A quoi cela se rapporte-t-il dans le bill qui nous occupe?

M. de Grandpré: A l'article 6 qui figure à la page 9 du bill et qui traite de l'abrogation de l'article 2 du chapitre 39 des Statuts de 1957-1958.

Le sénateur Grosart: Comment cet article se rattache-t-il à la deuxième phase de la politique sur les télécommunications?

M. de Grandpré: Je ne suis pas en mesure de vous dire comment le bill fixe les modalités de la deuxième phase, mais il traitera de plusieurs éléments qui s'appliqueront à toutes les compagnies de télécommunication au Canada. Comme je l'ai déjà indiqué, il est très douteux que cette disposition ait encore sa raison d'être, car le règlement se basait sur des facteurs qui ont énormément évolué au cours des années, ce qui peut nous amener à émettre nos actions à des prix plus forts.

En effet, lorsque nous émettions des actions, avec privilège des droits, nous en étions normalement amenés à présenter une demande d'approbation quant à la date de l'émission des actions auprès de CTC et nous faisons valoir que nous envisageons d'émettre des actions à 12 pour 1 ou 16 pour 1 ou 14 pour 1, selon l'ampleur de nos émissions et le nombre des actions en circulation. Mais il n'existait pas de contrat de souscription, signé par un groupe de souscripteurs qui seraient, comme nous le disons «mobilisés» pendant une certaine durée, pour vendre des actions.

Comme je l'ai déjà dit en réponse à une question déjà posée depuis 1966, nous n'avons pas eu la possibilité d'émettre des actions ordinaires, mais nous avons mis sur le marché un nombre important d'actions privilégiées. Ces dernières doivent être émises avec le consentement du CRTC, et elles sont aussi émises avec un contrat de souscription. Les souscripteurs qui le signent peuvent vous donner un prix valable à très courte échéance. Vous comprendrez fort bien qu'ils ne tiennent pas à garder trop longtemps en leur possession des paquets d'actions

[Text]

million or \$150 million for too long, in view of the volatile market conditions to which I have referred in my opening remarks. If we were to miss the deadline that is part of our underwriting agreement—that this is good until 3 o'clock this afternoon, or 3 o'clock tomorrow afternoon and if through this application we were delayed, we would miss an opportunity to issue capital that is badly needed at the time we go to the market, and it could disrupt the whole process of what I call planned financing of the capital program of the company.

Senator Grosart: If this authorized increase in your capital, which this bill would provide, is to meet your requirements for a decade, why would it be necessary in the interim to have these additional opportunities to go to the market for increased capital?

Mr. de Grandpré: The bill has in mind an increase of the authorized capital from \$1.75 billion to \$5 billion, and these additional shares will be issued in tranches of so many hundreds of millions of dollars, to meet the financing requirements to support the capital program, but we would not come here before another decade to have another increase in the authorized capital, and as a matter of fact we would do it by the negative resolution approach from this point on. So that we would not go to the CRTC or to any other body to increase the authorized capital or the issued capital from time to time. We would operate within the range of \$1.75 billion to \$5 billion, and we would go to our shareholders to receive the authorization to issue 250 million dollars of common or preferred shares of our stock within the next 12 months following the meeting of the shareholders, or if there is a need for a special meeting of the shareholders, for that period immediately following the special meeting.

Senator Grosart: Are you saying, then, Mr. de Grandpré, that there is some doubt in the company's mind as to whether this increase to \$5 billion will be adequate for the next decade?

Mr. de Grandpré: No; I would expect that the \$5 billion would be quite adequate for the next decade, looking at our capital program. As I indicated, the capital program will probably total somewhere close to \$15 billion, and a portion of this will be financed through external borrowings. Then there still be the retained earnings, and the balance will be through the issue of equity, and we think it is adequate.

Senator Grosart: In your view, what would be the reason why up to this time you have been placed under these constraints in respect to permission from Parliament by petition, and the CRTC part control of your capital increases? Why was this so for Bell?

Mr. de Grandpré: The increases were not subject to the approval of the CRTC. The increases were only subject to the approval of Parliament. It was the issue of shares within the approved authorized capital that was subject to the approval of the CRTC, or the CTC prior to the CRTC. The reason was a

[Traduction]

valant \$250 ou \$150 millions, étant donné les conditions très variables du marché, et c'est ce dont j'ai parlé dans mes remarques préliminaires. Si nous ne pouvions respecter les délais fixés dans notre contrat de souscription—stipulant qu'il est valable jusqu'à 15 heures de l'après-midi ou du lendemain—et si nous perdions ainsi l'occasion d'émettre du capital-actions dont nous avons grandement besoin au moment où nous cherchons à mobiliser des fonds sur le marché, ceci pourrait bouleverser toute la structure de ce que j'ai qualifié de financement planifié du capital de la compagnie.

Le sénateur Grosart: Si cette augmentation autorisée de votre capital, prévue par ce bill, doit répondre à vos besoins pour dix ans, pourquoi faudrait-il, en attendant, que vous ayez ces autres possibilités de placer l'accroissement de votre capital sur le marché?

M. de Grandpré: Le bill envisage d'accroître le capital autorisé de \$1.75 milliard à \$5 milliards, et ces actions supplémentaires seront émises par tranches de centaines de millions de dollars, afin de satisfaire aux exigences financières nécessaires au maintien de notre programme; toutefois, nous ne pourrions nous présenter à cette tribune avant une autre décennie pour obtenir un nouvel accroissement du capital autorisé et, en fait, nous obtiendrions ce résultat en utilisant la méthode inverse. Ainsi, nous n'aurions pas à faire de demande auprès du CRTC ou d'un autre organisme pour accroître de temps en temps le capital émis. Nos opérations se situeraient entre \$1.75 milliard et \$5 milliards, et nous demanderions à nos actionnaires la permission d'émettre 250 millions de dollars en actions ordinaires ou privilégiées de notre capital action, dans les 12 mois suivant l'assemblée des actionnaires, ou, s'il fallait les convoquer en assemblée extraordinaire, au cours de la période suivant immédiatement cette réunion.

Le sénateur Grosart: Dans ce cas, voulez-vous dire, monsieur de Grandpré, qu'il subsiste quelque doute dans l'esprit des dirigeants de votre société quant à la question de savoir si cette augmentation à \$5 milliards suffira pour la prochaine décennie?

M. de Grandpré: Non, compte tenu de notre programme d'immobilisation, je crois que les \$5 milliards suffiront amplement pour la prochaine décennie. Comme je l'ai indiqué plus tôt, notre programme d'immobilisation coûtera probablement près de \$15 milliards et sera partiellement financé au moyen d'emprunts extérieurs. Il y aura ensuite la part des bénéfices non distribués et le financement du solde sera assuré par l'émission d'obligations. Nous croyons que cela suffira.

Le sénateur Grosart: A votre avis, pour quels motifs avez-vous, jusqu'à présent, été soumis à ces contraintes vous obligeant à obtenir ainsi la permission du Parlement par voie de pétition et assujettissant une partie de vos augmentations de capital au contrôle du CRTC? Pourquoi en a-t-il été ainsi pour la société Bell?

M. de Grandpré: Les augmentations n'ont pas été assujetties à l'approbation du CRTC. Elles ont été uniquement assujetties à l'approbation du Parlement. C'est l'émission d'actions dans les limites du capital autorisé approuvé, qui a été assujettie à l'approbation du CRTC, ou de la CCT avant le CRTC. A

[Text]

very good reason when it was introduced, because we were, as I have said, regulated on a very unusual basis. We were entitled to earn the amount of our dividend per share, plus approximately 10 or 12 per cent above the dividend, to cover the retained earnings. Obviously, they wanted to have very close control over the number of shares that were issued because if we were issuing our capital stock at less than the optimum price we would issue a larger number of shares, and therefore it would have a direct impact on the rates.

Now that since 1968 they have completely changed the basis of regulation and they have said, "You are regulated on the average total capital invested in the business", then if we invest, let's say \$100 million, whether it is distributed within a certain number of shares or a lower or higher number of shares, it does not influence at all the rates to be paid by the subscribers. So I can well understand the reasons behind the introduction of the 1929 provision, but I have some difficulty understanding the reason why it is still there today.

Senator Grosart: Is it in any way related to the fact that you are regarded as having a less competitive position in the market than other companies?

Mr. de Grandpré: Do you mean in the marketplace for dollars?

Senator Grosart: No, in the marketplace for customers. In other words, to the effect that you are to some extent a monopoly.

Mr. de Grandpré: I do not think that the two questions are related. Our position in terms of the monopoly position to provide telecommunications service, in terms of basic telecommunication service, is one thing; but in terms of our financial powers, we are competing against all the companies, and we are competing against not only the Canadian companies but also against the Canadian government, the provincial governments, the municipal governments and the large Canadian or foreign multinationals. So in terms of our position in the capital markets, we are in daily competition against a number of very strong corporations. I had a touch of this when I was visiting the bankers, institutional investors and financial analysts across the United States in the last two weeks. I can tell you that they had some very pointed questions to ask me.

Senator Grosart: I was not confusing the two. When I said "market", I was taking it in the sense of your consumer market. That is, historically, were these constraints placed on the company because Bell Telephone is regarded as a monopoly?

Mr. de Grandpré: I would not think so, because we operated from 1880 to 1929 under a monopoly position without these constraints, and it is only since 1929 that they were introduced. I think it was basically the reason, which was a very valid reason at that time. I do not deny the wisdom of the introduction. I question the wisdom of leaving them in.

[Traduction]

l'origine, le motif était très valable, car, comme je l'ai déjà mentionné, nous faisons l'objet d'un traitement très spécial. Nous avons le droit de gagner le montant de notre dividende par action, plus environ 10 à 12 p. 100 de plus que le montant du dividende, pour compenser les bénéfices non distribués. On tenait, bien sûr, à contrôler de près le nombre d'actions qui seraient émises, car si nous avions émis nos actions à un prix inférieur au maximum possible, nous en aurions émis un grand nombre, ce qui aurait influé directement sur les taux.

Depuis 1968, on a complètement modifié la base du règlement, et on nous a dit: «Vous êtes régis sur la base de la moyenne globale du capital investi dans votre entreprise», de sorte que si nous investissons, disons \$100 millions, le fait que ce montant soit réparti sur un nombre plus ou moins élevé d'actions n'influe en rien sur les taux que doivent payer les souscripteurs. Ainsi, je décèle facilement les objectifs visés par les dispositions de 1929, mais j'ai du mal à comprendre pourquoi on les maintient encore aujourd'hui.

Le sénateur Grosart: Ces dispositions ont-elles quelque chose à voir avec le fait qu'on estime que vous avez, sur le marché, une position moins concurrentielle que les autres sociétés?

M. de Grandpré: Voulez-vous parler du marché des capitaux?

Le sénateur Grosart: Non, je veux parler du marché de la consommation. En d'autres termes, je veux parler du fait que vous détenez, en quelque sorte, un monopole.

M. de Grandpré: Je ne crois pas que les deux questions soient reliées. Notre situation en ce qui a trait à notre position de monopole dans le domaine des services de télécommunications, donc en ce qui a trait au service essentiel de télécommunication, est une chose; mais en ce qui a trait à notre capacité financière, nous devons affronter la concurrence de toutes les autres sociétés, et non seulement des autres sociétés canadiennes mais aussi du gouvernement canadien, des gouvernements provinciaux et des administrations municipales, ainsi que des importantes sociétés multinationales canadiennes ou étrangères. Ainsi, en ce qui a trait à notre situation sur le marché des capitaux, nous devons affronter quotidiennement la concurrence d'un certain nombre de sociétés très puissantes. J'en ai eu une bonne idée lorsque j'ai rendu visite, au cours des deux dernières semaines, aux banquiers, aux institutions d'investissement et aux analystes financiers de diverses régions des États-Unis. Je puis vous affirmer qu'on avait des questions très mordantes à me poser.

Le sénateur Grosart: Je ne voulais pas confondre ces deux choses. Quand j'ai parlé de «marché», je songeais à votre marché de consommation. Autrement dit, historiquement, votre société a-t-elle été assujettie à ces contraintes du fait qu'elle est considérée comme un monopole?

M. de Grandpré: Je ne le pense pas, parce que de 1880 à 1929 nous avons eu le monopole du service sans ces restrictions, et ce n'est que depuis 1929 qu'elles ont été adoptées. Je pense que c'était surtout cette raison, qui à ce moment-là était très valable. Je ne nie pas que leur adoption était justifiée, mais je conteste leur maintien.

[Text]

Senator Grosart: Nineteen twenty-nine was an historic year.

Mr. de Grandpré: Which we would like to forget.

Senator Grosart: Have you had any objections from the public or from consumer organizations to your petition?

Mr. de Grandpré: Not to my knowledge. You are talking about the bill?

Senator Grosart: I am talking about your petition.

Mr. de Grandpré: No, not to my knowledge.

Senator Grosart: No objections whatsoever?

Mr. de Grandpré: No, not to my knowledge.

Senator Grosart: Has your petition been advertised?

Mr. de Grandpré: Yes.

Senator Grosart: Widely?

Mr. de Grandpré: Yes.

Senator Grosart: What is the extent of the advertising?

Mr. de Grandpré: We published in a number of newspapers in our territory. The bill was discussed with the Department of Consumer and Corporate Affairs, the Department of Justice, obviously with the Department of Communications, and it was discussed with the Law Clerks of the Senate and of the House of Commons. Maybe I should say "the other house" when I talk about the House of Commons.

Senator Grosart: No.

Mr. de Grandpré: It has been aired in a number of areas. As I said, we have spoken to analysts in the United States and in Canada. Within the last two weeks I have met about 600 to 700 analysts, bankers and institutional investors. We were not hiding the fact that we were not before Parliament for an amendment to our charter, so obviously it has been widely publicized.

Mr. Guy Houle, General Counsel, Bell Canada: Perhaps I could add to that. We have also, as was reported to the Senate, followed the Parliamentary requirements for publication of our notice in the various official gazettes for four consecutive weeks—in the *Canada Gazette*, the *Ontario Gazette*, the *Quebec Gazette*, as well as in French and English newspapers in Ontario, Quebec and the Northwest Territories for four consecutive weeks.

Senator Grosart: For the record, could you give us the list of papers?

Mr. Houle: This was part of the affidavit tabled.

Senator Grosart: I think, Mr. de Grandpré, you understand the purpose of my question.

Mr. de Grandpré: Certainly.

[Traduction]

Le sénateur Grosart: 1929 a été une année historique.

M. de Grandpré: Que nous aimerions oublier.

Le sénateur Grosart: Le public ou des organisations de consommateurs vous ont-ils formulé des objections au sujet de votre pétition?

M. de Grandpré: Non, pas que je sache. Voulez-vous parler du Bill?

Le sénateur Grosart: De votre pétition.

M. de Grandpré: Non, pas à ma connaissance.

Le sénateur Grosart: Absolument aucune objection?

M. de Grandpré: Non, pas que je sache.

Le sénateur Grosart: Votre pétition a-t-elle été publiée?

M. de Grandpré: Oui.

Le sénateur Grosart: Largement?

M. de Grandpré: Oui.

Le sénateur Grosart: Dans quelle mesure a-t-elle été publiée?

M. de Grandpré: Nous avons publié des annonces dans un certain nombre de journaux de notre territoire. Le projet de loi a fait l'objet de discussions avec des représentants du ministère de la Consommation et des Corporations, du ministère de la Justice, et évidemment, du ministère des Communications, et avec les secrétaires légistes du Sénat et de la Chambre des communes. Je devrais peut-être dire «l'autre chambre» lorsque je parle de la Chambre des communes.

Le sénateur Grosart: Non.

M. de Grandpré: Il a été publié dans un certain nombre de régions. Comme je l'ai dit, nous avons parlé à des analystes aux États-Unis et au Canada. Au cours des deux dernières semaines j'ai rencontré entre 600 et 700 analystes banquiers et représentants de sociétés d'investissements. Nous n'avons pas dissimulé le fait que nous n'avons pas adressé une pétition au Parlement en vue d'obtenir la modification de notre charte, il est donc évident qu'il a été largement diffusé.

M. Guy Houle, avocat de Bell Canada: Je pourrais peut-être ajouter quelques mots. Comme on l'a signalé au Sénat, nous avons également respecté, les exigences du Parlement qui prévoient la publication de notre avis dans les diverses gazettes officielles durant quatre semaines consécutives, dans la *Gazette du Canada*, dans la *Gazette de l'Ontario*, et dans la *Gazette du Québec*, de même que dans les journaux d'expression anglaise et française de l'Ontario, du Québec et des Territoires du Nord-Ouest durant quatre semaines consécutives.

Le sénateur Grosart: Pourriez-vous nous donner officiellement la liste des journaux en question?

M. Houle: Elle se trouve dans l'attestation qui a été déposée.

Le sénateur Grosart: Je crois, monsieur de Grandpré, que vous comprenez l'objet de ma question.

M. de Grandpré: Certainement.

[Text]

Senator Grosart: To make it quite clear that ample opportunity has been given to anybody who might be affected by the bill and would wish to object to it.

Mr. Houle: It was published in the *Canada Gazette* on Saturday, October 23, 1976, October 30, November 6, and November 13. It was published in the *Ontario Gazette* on Saturday, October 23, 1976, October 30, November 6, and November 13. It was published in the *Quebec Official Gazette* on Saturday, October 23, 1976, October 30, November 6 and November 13. It appeared in the *Globe and Mail* in the province of Ontario on Saturday, October 23, 1976, October 30, November 6, and November 13. It appeared in the *Le Droit*, published at Ottawa, on the same dates, Saturday, October 23, 1976, October 30, November 6 and November 13. It appeared in the issues of the *Montreal Star* of the same dates. It appeared in the issues of *La Presse* of October 26, 1976, November 2, November 8, and November 15. It was published in *The News of the North*, a newspaper published at Yellowknife in the Northwest Territories, on Wednesday, October 20, 1976, October 27, November 3 and November 10. We so declared in our affidavit that was filed in the Senate.

Senator Grosart: How extensive might your request be in clause 2 for greater flexibility in respect to the objects and powers of the company? For example, I take it the powers would not affect rates.

Mr. de Grandpré: Oh no. None of the provisions of this bill could affect rates or the rate structure of the company.

Senator Grosart: Or would ever be used for that purpose? Can you say that? Can we take it that the additional flexibility this bill would grant will not at any time be used by the company, if it proved that it could be used, to seek to alter rates other than under the present constraints?

Mr. de Grandpré: That is correct.

Senator Grosart: We can take that as a statement of company policy?

Mr. de Grandpré: That is correct.

Senator Grosart: What would the powers be? What kind of powers are you seeking?

Mr. de Grandpré: Which clause are you referring to?

Senator Grosart: Clause 2.

Mr. de Grandpré: About the capital stock of the company?

Senator Grosart: No. The explanation says:

This amendment would revise and extend the provisions of the Company's Act of Incorporation relating to capital stock, would broaden the Company's incidental and ancillary powers and would provide authority for the alteration by letters patent of the Company's objects, powers and capital stock.

"Objects and powers" is a pretty wide-ranging phrase. What additional or altered objects and powers might you seek in the future to obtain by letters patent rather than by the present method?

Mr. de Grandpré: The capital stock of the company?

[Traduction]

Le sénateur Grosart: Pour qu'il soit très clair que toute personne pouvant être touchée par le bill a eu la possibilité de s'y opposer.

M. Houle: Cela est paru aux mêmes dates, c'est-à-dire les samedis 23 octobre, 30 octobre, 6 novembre et 13 novembre 1976 dans la *Gazette du Canada*, l'*Ontario Gazette*, la *Gazette officielle du Québec*, le *Globe and Mail* de l'Ontario, *Le Droit* d'Ottawa et le *Montreal Star*; cela a également été publié dans *La Presse* de 26 octobre, 2 novembre, 8 novembre et 15 novembre 1976, dans *The News of the North*, journal publié à Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest) les mercredis 20 octobre, 27 octobre, 3 novembre et 10 novembre 1976. C'est ce que nous avons déclaré dans notre affidavit déposé au Sénat.

Le sénateur Grosart: A l'article 2, en quoi pourrait consister votre demande de souplesse accrue concernant les objets et pouvoirs de la compagnie? Par exemple, je crois que les pouvoirs ne toucheraient pas les taux.

M. de Grandpré: Oh non. Aucune disposition du bill ne pourrait toucher les taux ou la structure des taux de la compagnie.

Le sénateur Grosart: Cette plus grande souplesse ne serait jamais utilisée à cette fin? Pouvez-vous dire cela? Pouvons-nous considérer que la compagnie ne l'utiliserait jamais, s'il était démontré qu'elle en ait le pouvoir, pour modifier les taux en des circonstances autres que les restrictions actuelles?

M. de Grandpré: C'est exact.

Le sénateur Grosart: Nous pouvons considérer cela comme une déclaration de politique de la compagnie?

M. de Grandpré: C'est exact.

Le sénateur Grosart: Quels seraient ces pouvoirs? Quel genre de pouvoirs désirez-vous obtenir?

M. de Grandpré: De quel article parlez-vous?

Le sénateur Grosart: De l'article 2.

M. de Grandpré: Sur le capital social de la Compagnie?

Le sénateur Grosart: Non. Voici le note explicative:

«Cette modification reviserait et étendrait les dispositions de la loi constitutive de la Compagnie qui ont trait au capital social, elle élargirait les pouvoirs incidents et connexes de la Compagnie et permettrait de modifier par lettres patentes les objets, les pouvoirs et le capital social de la Compagnie.

L'expression «objets et pouvoirs» est très étendue. Quels objets et pouvoirs additionnels, ou modifiés, pourriez-vous chercher à obtenir dans l'avenir, par lettres patentes plutôt que par la méthode actuelle?

M. de Grandpré: Le capital social de la Compagnie?

[Text]

Senator Grosart: I am referring to clause 2, the objects and powers.

Mr. de Grandpré: You are dealing with the negative resolution and . . .

Senator Grosart: I am dealing with clause 2, where there is an explanation, as required by law, which says that enactment of this clause:

... would provide authority for the alteration by letters patent of the Company's objects, powers and capital stock.

I am asking what objects and powers might be affected by the enactment of that clause.

Mr. de Grandpré: You are actually referring to section 5.3(1) under the negative resolution.

Senator Grosart: No. I am referring to the explanation of the entire clause.

Mr. de Grandpré: But the explanation you are reading refers to section 5.3(1), which appears on page 7, because the clauses on the left-hand side of that explanatory note deal with the capital stock. I do not know what they would be, quite frankly.

Senator Grosart: That is what I am asking. Are there any objects or powers, other than capital stock? The draftsman's definition of the effect of this clause would be to give you the right to alter by letters patent, not only capital stock but the objects of the company and the powers of the company. My question is: What objects and what powers might you seek to alter by letters patent under that clause?

Mr. de Grandpré: We may never use that clause. If I knew, I would be in a position to tell you. As you know, the life of a corporation is like the life of an individual, and it is affected by the environment in which you live. There could very well be circumstances where we could operate for a period of 15 or 20 years without any change in our objects or powers. But there could be circumstances where different objects and powers would be needed. Our position is that we would like to see these amendments introduced by way of letters patent issued by the minister, and then deposited with the House of Commons and with the Senate. At that time either the house or the Senate could within 30 sitting days pass a resolution cancelling the letters patent if it did not consider this to be a power or an object which the company should have. However, if there were nothing extraordinary about the objects or powers that we would be seeking through these letters patent which would be requested of the Minister of Consumer and Corporate Affairs, I see no reason why we should not be given these powers when all the corporations now incorporated under the Canada Business Corporations Act are considered to have all the powers of natural persons.

Senator Grosart: But my point is that the draftsman has interpreted this whole clause, not a subclause or paragraph, as providing that this would widen your objects and powers. Therefore I am asking, do you have anything specifically in mind at the moment?

[Traduction]

Le sénateur Grosart: Je parle de l'article 2: objets et pouvoirs.

M. de Grandpré: Vous parlez de la résolution négative et . . .

Le sénateur Grosart: Je parle de l'explication de l'article 2, prévue par la loi, qui dit que cet article:

... permettrait de modifier, par lettres patentes, les objets, les pouvoirs et le capital social de la Compagnie.

Je me demande quels objets et pouvoirs seraient touchés par cet article.

M. de Grandpré: Vous parlez actuellement du paragraphe 5.3(1) de la résolution négative.

Le sénateur Grosart: Non. Je parle de l'explication de l'article en entier.

M. de Grandpré: Mais l'explication que vous lisez se rapporte au paragraphe 5.3(1) à la page 7, parce que les articles à la gauche de cette note explicative portent sur le capital social. Franchement, je ne sais pas ce qu'ils seraient.

Le sénateur Grosart: C'est ce que je demande. Y a-t-il d'autres objets ou pouvoirs à part le capital social? Selon le rédacteur, cet article donnerait le pouvoir de modifier par l'émission de lettres patentes non seulement le capital social mais les objets et pouvoirs de la compagnie. J'aimerais savoir quels objets et quels pouvoirs vous voudriez modifier par lettres patentes en vertu de cet article?

M. de Grandpré: Il se peut que nous n'utilisions jamais cet article. Si je le savais, je pourrais vous le dire. Vous n'êtes pas sans savoir que la vie d'une société est comme celle d'une personne: elle réagit à son environnement. Il pourrait y avoir des circonstances où nous pourrions poursuivre nos activités pendant 15 ou 20 ans sans changer nos objets et nos pouvoirs. Mais il se peut aussi que d'autres circonstances rendent nécessaires certains objets et pouvoirs différents. Nous aimerions que ces modifications puissent être effectuées par lettres patentes émises par le ministre et déposées par la suite à la Chambre des communes et au Sénat. A ce moment-là, la Chambre des communes ou le Sénat pourrait, dans un délai de 30 jours de séance, adopter une résolution au ministre annulant les lettres patentes parce qu'ils estiment que c'est là un pouvoir ou un objet que ne devrait pas avoir la compagnie. Cependant, si les objets et les pouvoirs que nous voudrions obtenir par le biais de lettres patentes demandées au ministre de la Consommation et des Corporations, n'ont rien d'extraordinaire, je ne vois pas pourquoi on ne nous accorderait pas ces pouvoirs puisque toutes les sociétés maintenant constituées en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes sont réputées avoir tous les pouvoirs qu'ont les personnes normales.

Le sénateur Grosart: Mais ce que je veux dire c'est que le rédacteur estime que l'article en entier, et pas seulement un alinéa ou un paragraphe, permet d'élargir les objets et pouvoirs. Je demande donc: avez-vous une idée particulière en tête actuellement?

[Text]

Mr. de Grandpré: At this time, no; it is just that we wish to make the mechanics of charter amendments more flexible. By way of example, the last time we were before the house it took us 18 months to obtain charter amendments. On a previous occasion it took us about 10 months to increase the number of directors from 15 to 20, which we thought was just a little long for an increase in the number of directors. We have not, in fact, covered the numbers of directors in this negative resolution, because we feel we can live with 20 directors for a long, long time to come.

Senator Grosart: My memory is failing me on the negative resolution procedure. Does this require that the matter come before the Senate? Perhaps I should ask our Law Clerk. At the time there was some discussion and I believe the original enactment limited it to the House of Commons.

Mr. de Grandpré: There was some doubt under the Telesat Act, and in order to remove any doubt that existed we discussed the matter with the Department of Justice and understand that the view of the department at that time was that it was either the Senate or the House of Commons. In order to clarify this situation we said "either house," so that there is no doubt. It is not the house and the Senate, but the house or the Senate, which is again giving more protection to the general public, if you wish, because it is an "or" rather than an "and"; the concurrence of the two houses on the resolution is not needed, but simply that of either the lower or the upper house.

Senator Grosart: Is that not, in effect, removing the authority of the Senate in the matter?

Mr. de Grandpré: No; the Senate could act without receiving a resolution from the House of Commons.

Senator Grosart: But, if the house resolution were in the affirmative, then what would be the position of the Senate? You see, it is a question of how to treat the "and" or "or." Is the "and" or "or" affirmative or negative?

Mr. Houle: In this case, senator, we are dealing with a negative resolution.

Senator Grosart: Yes.

Mr. Houle: Therefore, if there is no action taken upon the letters patent tabled in either house, they will come into effect. There would not be, pursuant to this clause, an affirmative resolution necessary. However, either house of Parliament, one or the other, could decide to adopt a negative resolution stating that these objects and powers, or the increase in authorized capitalization, are not acceptable without the concurrence of the other house. It could come from the other house, or it could come from the Senate by way of a negation.

Senator Bourget: Do you agree with those comments, Mr. du Plessis?

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: Yes, that is the correct explanation.

[Traduction]

M. de Grandpré: Pour le moment, non; nous voulions simplement rendre le mécanisme de modifications par charte plus flexible. Par exemple, la dernière fois que nous nous sommes présentés à la Chambre il nous a fallu environ 10 mois pour obtenir les modifications de la charte. Une autre fois auparavant il a fallu 8 mois avant que nous puissions augmenter le nombre de directeurs de 15 à 20, ce que nous avons considéré un peu trop long pour l'augmentation du nombre de directeurs. Nous n'avons pas, en fait, touché au nombre de directeurs dans cette résolution négative, car nous avons l'impression que d'ici un avenir fort lointain 20 directeurs nous suffiront.

Le sénateur Grosart: La procédure par résolution négative; la mémoire me fait défaut à ce sujet. Est-il nécessaire que la question soit étudiée par le Sénat? Je devrais peut-être poser la question à notre secrétaire légiste; il y a eu discussion à cette époque et je crois que la première loi limitait l'étude à la Chambre des communes.

M. de Grandpré: Un certain doute planait dans le cas de la Loi Telesat et afin d'éclaircir la question nous en avons discuté avec le ministère de la Justice et celui-ci nous a communiqué à cette époque il semblait qu'il s'agissait soit du Sénat ou de la Chambre des communes. Pour clarifier la situation nous avons stipulé «une Chambre ou l'autre,» pour qu'il n'y ait pas d'incertitude. Il ne s'agit pas de la Chambre des communes et du Sénat, mais bien de la Chambre des communes ou du Sénat, ce qui donne encore plus de protection au public, si vous voulez, car c'est un «ou» plutôt qu'un «et», c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire que les deux Chambres approuvent la résolution, il suffit de l'approbation de la Chambre basse ou de la Chambre haute.

Le sénateur Grosart: N'est-ce pas, en fait, enlever au Sénat sa compétence dans ce domaine?

M. de Grandpré: Non; le Sénat peut agir sans avoir reçu une résolution de la Chambre des communes.

Le sénateur Grosart: Mais si la résolution de la Chambre était affirmative, quelle serait alors la position du Sénat? Vous voyez, il s'agit de déterminer le sens de «et» et de «ou.» Le «et» ou le «ou» est-il affirmatif, ou négatif?

M. Houle: Dans ce cas, sénateur, il s'agit d'une résolution négative.

Le sénateur Grosart: oui.

M. Houle: Il s'en suit donc que si aucune mesure n'est prise relativement aux lettres patentes déposées dans l'une ou l'autre Chambre, elles entreront en vigueur. Il ne serait pas nécessaire, selon cet article, qu'il y ait une résolution affirmative. Cependant, l'une ou l'autre Chambre du Parlement pourrait décider d'adopter une résolution négative stipulant que ces questions et ces pouvoirs, ou l'augmentation de la capitalisation autorisée, ne sont pas admissibles sans l'approbation de l'autre Chambre. Cette décision peut venir de l'autre Chambre ou du Sénat, par voie de négation.

Le sénateur Bourget: Êtes-vous d'accord, Monsieur du Plessis?

M. R. L. du Plessis, C. R., secrétaire légiste et conseiller parlementaire: Oui, c'est une explication exacte.

[Text]

Senator Grosart: What would happen, then, if the negative resolution were introduced in both houses and one approved and one did not?

Mr. de Grandpré: There would not be negative approval.

Senator Grosart: No; if a negative resolution were introduced in one house and defeated, there would then exist a situation, for instance, in which the House of Commons would be declaring no objection but the Senate would object. This would be a new situation, as I see it, with respect to the Canadian Constitution, that one house could overrule the other, in effect.

Mr. de Grandpré: That is the risk we are taking and we are giving the public more protection by means of this approach, because if one house does not act, the other house can.

Senator Grosart: Yes, but they can both act and act differently; that is the point I am making.

Mr. de Grandpré: No, because it is a negative resolution in only one house, senator.

Senator Grosart: Yes, but if the negative resolution is introduced the house has acted, and if it defeats that resolution...

Mr. de Grandpré: There is no resolution if it is defeated.

Senator Grosart: No, but it has taken an affirmative position as a house, saying it does not negative this. The Senate negatives it and legislates then, in effect, contrary to the opinion of the other house.

Mr. du Plessis: The only point is that it is not legislative, senator.

Senator Grosart: It is the use of legislative authority, and whether it should be termed technical legislation is another question.

My next point is that you seek increased flexibility in the investment or acquisition of subsidiaries. How is that limited? I understood you to say that there is a limitation on the type of subsidiary in which you can invest or acquire.

Mr. de Grandpré: This is covered by section 5.2, which appears on page 7. We are requesting that section 16 of the Canada Corporations Act should apply to the company and this is incidental and ancillary to the powers and objects of the company. We already have a very substantial number of the powers to be found in section 16, but they are all over our act of incorporation and there is no consistency. Some provisions need clarification and all the companies enjoy these rights. It therefore seems to us with respect to the companies against which we compete in the financial market that, plus having these rights, we should have the same rights as they, so that we will not be in an inferior position when endeavouring to finance the huge amounts necessary to make the system work.

[Traduction]

Le sénateur Grosart: Qu'arriverait-il alors si une résolution négative était présentée dans les deux Chambres et approuvées par une seule d'entre elle?

M. de Grandpré: Il n'y aurait pas d'approbation négative.

Le sénateur Grosart: Non, si une proposition négative était présentée à l'une des Chambres et qu'elle soit repoussée, alors on serait dans une situation où, par exemple, la Chambre des communes appuierait une proposition alors que le Sénat, lui, la repousserait. Ce serait une nouvelle situation, selon moi, compte tenu de la Constitution canadienne, où une Chambre rejeterait une décision prise par l'autre Chambre.

M. de Grandpré: C'est le risque que nous courrons. Nous accordons au public une plus grande protection par cette mesure, car dans le cas où une Chambre n'intervient pas, l'autre peut le faire.

Le sénateur Grosart: Oui, mais elles peuvent toutes deux prendre des mesures, mais des mesures contraires; c'est là le point que je veux soulever.

M. de Grandpré: Non, parce que c'est une proposition négative seulement dans une Chambre, sénateur.

Le sénateur Grosart: Oui, mais si la proposition négative est présentée et que la Chambre l'étudie et la rejette...

M. de Grandpré: Ce n'est pas une proposition, si elle est rejetée.

Le sénateur Grosart: Non, mais, en tant que Chambre, elle a adopté une position positive disant qu'elle ne la repousserait pas. Le Sénat lui, la repousse, il légifère donc dans un sens contraire à l'opinion exprimée par l'autre Chambre.

M. du Plessis: Mais le fait est qu'il ne s'agit pas d'une technique législative, sénateur.

Le sénateur Grosart: Il s'agit de l'utilisation du pouvoir législatif et c'est une autre question que de savoir si on doit qualifier cela de technique législative.

Mon autre remarque se rapporte au fait que vous semblez rechercher plus de souplesse sur la question des investissements ou de filiales. Comment sont fixés les limites? Je vous ai entendu dire qu'il y aurait des limites sur le type de filiales dans lesquelles vous pouvez investir ou que vous pouvez acheter?

M. de Grandpré: Ce sujet est traité au paragraphe 5.2, page 7. Nous demandons que l'article 16 de la Loi sur les corporations canadiennes s'applique à la Compagnie compte tenu de ses pouvoirs et objets. Nous avons déjà un très grand nombre de pouvoirs découlant de l'article 16, mais ils sont tout à fait dissociés de notre constitution en corporation; et il n'y a aucun lien logique. Certaines dispositions demandent à être clarifiées; toutes les compagnies profitent de ces droits. Ils nous semble donc qu'en plus d'avoir ces droits, nous devrions avoir les mêmes que ceux des sociétés auxquelles nous faisons concurrence sur les marchés financiers, ce qui nous éviterait d'être dans une position d'infériorité lorsque nous nous proposons d'investir les énormes sommes nécessaires au fonctionnement du système.

[Text]

Senator Grosart: Yes, but the public interest, if I may say so, goes considerably beyond any problems you may have in the financial markets. It is a question of your powers and the extent to which they are authorized or exercised within the concepts of what might be the public interest. That is why I am stressing the other side of it. What is why I am stressing the other side of it. What type of company would be excluded from your powers to invest or acquire? Where would the limit be?

Mr. de Grandpré: We certainly could not buy a sausage company, that's for sure; nor could we buy a canning company. There are a number of companies in which we could not become interested and hold shares, because they would not be within the sphere of our operations. However, there is no doubt that in order to implement the policy decision of the government we should not only have the power, but we should also have the obligation in order to have a Canadian presence in the data-processing field; in other words, a presence, the necessity for which has been underlined by the position paper of the Department of Communications.

We could only do that through a subsidiary which would be dealing at arm's length with us in two particular aspects. First, we could not charge for our lines of communications for our network use any amount different from the amount that we are charging the competitor or other operators in the same field of operation. Secondly, we could not use that subsidiary and cross subsidize it by giving it a lot of business at higher prices, and therefore undermine the position of the competitors in the same field.

Those are the two essential conditions that were spelled out by the position paper. But the position paper indicated that the telecommunications carriers should be in that field, and, in order to be there, we certainly need to have the powers under section 16, because this is certainly a sphere or area of activity that is common with our basic objects and powers.

Senator Grosart: Basically, vertical integration.

Mr. de Grandpré: But we have been vertically integrated . . .

Senator Grosart: I mean further.

Mr. de Grandpré: This is not really vertical integration per se. Perhaps I am reading into the position paper some reasons which are not spelled out as clearly but my impression, my reading, of the position paper, was that the government felt that a very strong Canadian presence was absolutely needed in the data processing field; and one way to ensure that very strong Canadian presence was to authorize the common carriers, which are very strong in the various regions of the country where they operate, to be present. As a matter of fact, some provincial companies are already operating in that field.

Senator Grosart: Have you any immediate intention of investment or acquisition?

Mr. de Grandpré: As Bell Canada, you mean?

[Traduction]

Le sénateur Grosart: Oui, mais l'intérêt public, si je peux m'exprimer de cette façon, va bien au-delà de tous les problèmes que vous pouvez rencontrer sur les marchés financiers. Il s'agit de vos pouvoirs, de leur portée et de la façon dont ils peuvent être exercés à l'intérieur de ce que nous pourrions appeler l'intérêt public. C'est pourquoi j'insiste sur l'autre aspect de la question. Quel type de société n'auriez-vous pas les pouvoirs d'acheter ou dans lequel vous ne pouviez pas investir? Où se situent les limites?

M. de Grandpré: Nous ne pourrions il va sans dire acheter une fabrique de saucisses, encore moins une conserverie. Il existe un grand nombre d'entreprises dont les actions ne pourraient nullement nous intéresser, parce qu'elles ne cadraient pas avec nos activités. Il n'y a toutefois aucun doute que pour donner suite à la ligne de conduite du Gouvernement, nous devrions non seulement en avoir le pouvoir mais l'obligation afin d'assurer une présence canadienne dans le domaine de l'informatique. En d'autres mots, une présence dont la nécessité a été soulignée dans la déclaration de principe du ministère des Communications.

Cela ne serait possible que par l'intermédiaire d'une filiale qui traiterait à distance avec nous sous deux aspects particuliers. Tout d'abord, nous ne pourrions exiger pour nos lignes de communications, pour l'utilisation de notre réseau, un montant différent de celui que nous demandons à nos concurrents ou à d'autres sociétés qui travaillent dans le même domaine. Deuxièmement, nous ne pourrions nous servir de cette filiale et la financer indirectement en lui donnant beaucoup de travail et en lui versant beaucoup plus, minant ainsi la position des concurrents dans le même domaine.

Il s'agit là des deux conditions essentielles énoncées dans la déclaration de principe. Mais on mentionnait dans cette déclaration que les entreprises de télécommunication devraient s'occuper de traitement des données et cela ne sera possible que si l'on nous accorde les pouvoirs dont il est question à l'article 16 puisqu'il s'agit à coup sûr d'une activité courante qui est liée à nos buts et à nos pouvoirs fondamentaux.

Le sénateur Grosart: Il s'agit fondamentalement d'une intégration en verticale.

M. de Grandpré: Mais nous avons été intégrés verticalement . . .

Le sénateur Grosart: Je veux dire encore plus.

M. de Grandpré: Il ne s'agit pas réellement d'une intégration verticale. Je lis peut-être dans la déclaration de principe certaines raisons qui ne sont pas décrites assez clairement mais, après avoir lu la déclaration j'ai l'impression que le Gouvernement était d'avis qu'il fallait absolument une présence canadienne assez puissante dans le domaine de l'informatique et que pour assurer cette présence il fallait notamment autoriser les sociétés exploitantes, qui sont très puissantes dans les diverses régions du pays qu'elles desservent, à être présentes. En réalité, certaines sociétés provinciales s'occupent déjà du traitement de l'information.

Le sénateur Grosart: Avez-vous dans l'immédiat l'intention de procéder à des investissements ou à des acquisitions?

M. de Grandpré: Comme Bell Canada voulez-vous dire?

[Text]

Senator Grosart: Yes.

Mr. de Grandpré: No.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Riley: What is the position of the equity stock on the market of N.B. Tel?

Mr. de Grandpré: What does it sell for today?

Senator Riley: Is it less or more than book value?

Mr. de Grandpré: It is slightly below book value but much closer to book value than our own. My guess is that it is around 14, or a little higher.

Senator Riley: Is the book value about 20?

Mr. de Grandpré: No. I think it is about 16, 16½, 17. I am trying to give you the exact information. I do not think I have the latest quote on New Brunswick Tel., but it is in that general area.

Senator Riley: May I ask if there was not a large issue of equity stock floated by N.B. Tel?

Mr. de Grandpré: Yes, there was an issue of stock by N.B. Tel in which Bell Canada did not participate, and which explains the reasons why our share of ownership of N.B. Tel. has dropped below 50 per cent.

Senator Riley: It has dropped?

Mr. de Grandpré: It has dropped below 50 per cent.

Senator Burchill: What exactly is it now?

Mr. de Grandpré: The percentage of our position in N.B. Tel. is about 42 per cent.

Senator Riley: You could purchase more common shares on the open market?

Mr. de Grandpré: We could, but we do not intend to do so. We made our position clear about nine months ago, and we have discussed that with the board of directors of all the Atlantic provinces companies. I personally went to a meeting of the New Brunswick Telephone board of directors and explained to them that we did not intend to participate in their next equity issue because we felt that the reasons which had prompted us to move into N.B. Tel. in 1966 and obtain a majority position were no longer there, and that, furthermore, their financial strength was sufficiently good to justify their going to the market on their own without our participation; and that is what happened.

Furthermore, the capital constraints on Bell Canada were such that we felt it would be extremely difficult for Bell Canada to effect the service provided to its subscribers within the territory that it is obliged to serve—that is, Ontario and Quebec—and at the same time invest in a company that is

[Traduction]

Le sénateur Grosart: Oui.

M. de Grandpré: Non.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: Quelle est la position des actions de la New Brunswick Telephone sur le marché?

M. de Grandpré: Quel est le prix de vente aujourd'hui?

Le sénateur Riley: Est-il inférieur ou supérieur à la valeur comptable?

M. de Grandpré: Le prix est légèrement inférieur à la valeur comptable mais s'en rapproche davantage que le nôtre. Je suppose que c'est aux alentours de 14 ou un peu plus.

Le sénateur Riley: La valeur comptable est-elle aux alentours de 20?

M. de Grandpré: Non. Je pense qu'elle se situe aux environs de 16, 16 et demi, 17. J'essaye de vous fournir un renseignement exact. Je ne pense pas posséder la toute dernière cotation de la New Brunswick Telephone mais elle se situe à ce niveau général.

Le sénateur Riley: Puis-je demander si la New Brunswick Telephone a lancé une importante émission d'actions ordinaires?

M. de Grandpré: Oui il y a eu une émission d'actions par la New Brunswick Telephone à laquelle la Bell Canada n'a pas participé, ce qui explique pourquoi notre participation à la New Brunswick Telephone est tombée au dessous de 50 p. 100.

Le sénateur Riley: Elle est tombée?

M. de Grandpré: Oui, au dessous de 50 p. 100.

Le sénateur Burchill: Quelle est votre participation en ce moment?

M. de Grandpré: Notre participation à la New Brunswick Telephone se situe à environ 42 p. 100.

Le sénateur Riley: Vous serait-il possible d'acheter davantage d'actions ordinaires sur le marché libre?

M. de Grandpré: Ce serait possible, mais nous n'avons pas l'intention de le faire. Nous avons clairement précisé notre position il y a environ 9 mois et nous avons discuté de la question avec le Conseil d'administration de toutes les sociétés des provinces atlantiques. Je me suis personnellement rendu à une réunion du Conseil d'administration de la New Brunswick Telephone et j'ai expliqué à cette société que nous n'avions pas l'intention de participer à sa prochaine émission d'actions parce que nous estimions que les raisons qui nous avaient poussées à obtenir une position majoritaire à la New Brunswick Telephone en 1966 n'existaient plus; qu'en outre sa position financière était suffisamment bonne pour qu'elle se lance seule sur le marché sans notre participation, et c'est ce qui s'est produit.

En outre, la situation financière de la Bell Canada était telle que nous pensions qu'il lui serait extrêmement difficile d'assurer le service qu'elle doit fournir à ses abonnés de l'Ontario et du Québec et, en même temps, d'investir dans une compagnie qui se trouve être située en dehors du territoire principal qu'elle est obligée de desservir.

[Text]

outside the principal territory that it has the obligation to serve.

Senator Riley: Has that \$17 million issue all been taken up?

Mr. de Grandpré: Yes, it has.

Senator Riley: With 42 per cent of the equity shares, you still, in effect, control the company—at a shareholders' meeting?

Mr. de Grandpré: Yes. The 42 per cent that I quoted is wrong. It is 41.1 per cent, in order to put the record straight. We do not, in fact, exercise actual control over New Brunswick Tel. and we have never tried to do so. We have two of our officers who are members of the board; we have a very good relationship; we have exchanges of know-how under our service agreement; and one of our senior managers was recently appointed an officer of New Brunswick Tel. In that sense, we have a good rapport with N.B. Tel, but we have never voted our shares, to say that we exercise control. As a matter of fact, those who follow the affairs of the Trans-Canada Telephone System will know that sometimes the N.B. Tel. position is not entirely in agreement with the Bell Canada position—and that is, I think very healthy.

Senator Riley: They insist upon getting their slice of the pie in relation to the business they generate.

Mr. de Grandpré: Oh, sure. You are referring to the division of revenues between N.B. Tel. and the other telephone companies under the Trans-Canada telephone system agreement—and they are absolutely right. When you have all these members of the Trans-Canada Telephone System, the 9 members, fighting for an adequate and fair portion of the pie, you have differences of opinion. But the strange thing about the Trans-Canada Telephone System is that any member of the system has a veto power over the decision of the others, although we generate approximately two-thirds of the business of the Trans-Canada telephone system, Prince Edward Island, which has a very small portion of the generated revenues, has, in fact, the same veto power over the decisions of the Trans-Canada Telephone System. I do not know of any situation where you can have this disproportion in inputs and the importance of decision.

Senator Riley: Is it not conceivable that this equity issue of N.B. Tel. will have an effect on the rates?

Mr. de Grandpré: On N.B. Tel. rates?

Senator Riley: On the customer rates.

Mr. de Grandpré: The issue of shares certainly has an eventual impact on the rates because the cost of money, whether it is equity money or common equity or preferred equity, and the cost of debt has an impact downstream on the prices that the subscribers will have to pay. But there is nothing in the recent issue which was done at current rates, favourable terms, that is going to have a negative impact on

[Traduction]

Le sénateur Riley: Ces actions d'une valeur de \$17 millions ont-elles été vendues?

M. de Grandpré: Oui.

Le sénateur Riley: Avec 42 p. 100 des actions ordinaires, avez-vous la haute main dans les décisions de l'entreprise lors des réunions des actionnaires?

M. de Grandpré: Oui. Le pourcentage de 42 p. 100 que j'ai mentionné est inexact. Pour être plus précis, il se situe à 41.1 p. 100. En fait, nous n'exerçons pas un contrôle réel sur la New Brunswick Telephone et nous n'avons jamais tenté de le faire. Deux de nos employés supérieurs font partie du conseil d'administration; nous entretenons de bonnes relations, nous échangeons des connaissances dans le cadre d'un accord portant sur le service et un de nos gestionnaires supérieurs vient d'être nommé membre du bureau de la New Brunswick Telephone. En ce sens, nous entretenons de bonnes relations avec la New Brunswick Telephone, mais nous n'avons jamais exercé notre droit de vote pour avoir la haute main dans l'entreprise. En fait, ceux qui suivent l'évolution du réseau téléphonique au Canada reconnaîtront que l'attitude de la NB Tel n'est pas toujours parfaitement conciliable avec celle de la Bell Canada et je crois qu'il s'agit là d'une situation très saine.

Le sénateur Riley: Cette entreprise insiste pour obtenir une part équitable des revenus des activités commerciales qu'elle engendre.

M. de Grandpré: Certainement. Vous faites allusion au partage des revenus entre la NB Tel et les autres sociétés téléphoniques dans le cadre de l'accord portant sur le réseau téléphonique au Canada et en ce sens, cette entreprise a entièrement raison. Lorsque les neuf signataires de cet accord réclament une part équitable des revenus, il est normal que des divergences d'opinion subsistent. Il est toutefois étrange de constater que dans le cadre de cet accord, chaque membre a droit de veto sur la décision des autres membres et même si nous engendrons environ les deux tiers des activités commerciales du réseau téléphonique canadien, l'Île-du-Prince-Édouard, qui a droit à une partie très réduite des revenus, dispose du même droit de veto. Je ne connais pas d'autre situation où il existe un tel déséquilibre entre les bénéfices et l'importance des décisions.

Le sénateur Riley: Faut-il prévoir que cette émission d'actions de la NB Tel aura des répercussions sur les taux?

M. de Grandpré: Ceux de la NB Tel?

Le sénateur Riley: Ceux que paient les usagers.

M. de Grandpré: Il est certain que l'émission d'actions influe éventuellement sur les taux, en raison du coût des capitaux, qu'il s'agisse d'actions à revenu variable, d'actions ordinaires ou d'actions privilégiées. Le coût de la dette se répercute donc sur le coût de l'abonnement. La dernière émission, qui s'est faite au taux courant, à des conditions favorables, n'aura aucun effet négatif sur les coûts actuels, et les abonnés n'aurait

[Text]

the rates, and that subscribers will have to pay more because we did not participate, if this is the purport of your question.

The Chairman: Any further questions?

Senator Smith (Queens-Shelburne): Would you mind telling us the position of Bell Telephone at this time with regard to Maritime Tel. and Tel. which operates in Nova Scotia and, of course, with the P.E.I. subsidiary? I understood that some years ago when you were able to get control of the company by legislation you were compelled at that time only to purchase the stock but not to have voting rights. Would you tell us what your position is today?

Mr. de Grandpré: That is approximately the situation. What we did was this: we held a position of approximately 10 per cent ownership in Maritime Telephone and Telegraph in 1966. There was a tremendous influx of U.S. telephone companies trying to purchase a number of telephone companies in Canada at that time. Continental Telephone in the United States was very active purchasing telephone companies, and the Trans-Canada Telephone System was a very valuable asset and we were afraid that some of the Trans-Canada traffic could be routed down south of the border. I am just giving you the background for our move. We had purchased Northern Telephone in northern Ontario, as you will recall, but we were approximately 15 minutes ahead of Continental Telephone at the board meeting, so perhaps we ran scared, but we had good reason to run scared. We decided to move in on New Brunswick in which we had a very substantial interest and Maritime in which we also had a very large interest, and we purchased absolute control in terms of voting rights. We purchased more than 50 per cent of the voting shares.

This was considered, if I may recall an unpleasant part of history, an unfriendly act on our part and there was a great deal of opposition in high circles in Nova Scotia at that time, with the result that the party in power then decided to introduce legislation under which we could buy majority interest in the company but could not vote more than 1,000 of our shares. In fact in September 1966 we lost our voting rights on all our shares, except for 1,000, so that the net result was that, although we were the majority controlling shareholder, we could not control the company because we could not vote more than 1,000 shares. And all other shareholders who held more than a thousand shares were subject to the same restrictions.

That situation still prevails today. We have in Maritime Tel. today something like 41.8 per cent of the shares. We did not exercise our rights the last time, but the restriction about the thousand shares is still there. There is in the law incorporating Maritime Tel. a provision under which we are entitled to have two members of the Bell management on the board of directors, and that in fact is the situation now. One of these is a member of the executive committee.

[Traduction]

pas à payer davantage par notre faute. J'espère que cela répond à votre question.

Le président: Y a-t-il des questions supplémentaires?

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Pouvez-vous nous expliquer la position actuelle de Bell Canada en ce qui concerne la société Maritime Telephone & Telegraph de Nouvelle-Écosse et aussi, bien entendu, sa filiale de l'Île-du-Prince-Édouard? Si j'ai bien compris, il y a quelques années, au moment où vous avez pris légalement le contrôle de cette société, vous aviez été obligé d'acheter les actions sans acquérir le droit de vote. Pouvez-vous nous dire quelle est votre position actuellement?

M. de Grandpré: Telle est à peu près la situation, en effet. En 1966, nous étions propriétaires d'environ 10% des actions de la Maritime Telephone and Telegraph. Mais à cette époque, énormément de sociétés américaines de téléphone essayaient d'acquérir un bon nombre de sociétés canadiennes de téléphone. La Continental Telephone des États-Unis en est un bon exemple. Comme le réseau de téléphone Trans-Canada représentait une valeur considérable, nous craignions que les services de cette société soient détournés vers le sud de la frontière. Je vous explique simplement ce qui nous a motivé. Nous avions acquis la Northern Telephone sise au nord de l'Ontario, vous vous en souvenez sûrement, mais nous n'avions que 15 minutes d'avance sur la Continental Telephone à la réunion du conseil d'administration. Il est donc possible que nous ayons pris peur, mais nous avions de bonnes raisons pour cela. Nous avons alors décidé de nous tourner vers le Nouveau-Brunswick où nous avions déjà des intérêts considérables et vers la Maritime et nous en avons acquis le contrôle absolu en matière de droits de vote. Nous avons acheté plus de 50% des actions comportant droits de vote.

Si je dois rappeler une tranche d'histoire assez désagréable, on a jugé qu'il s'agissait d'un acte hostile de notre part. Il y a eu tellement d'opposition dans les hautes sphères de la Nouvelle-Écosse que le parti au pouvoir a décidé d'adopter une loi aux termes de laquelle nous pouvions acquérir la majorité des actions de la société sans toutefois pouvoir nous servir de plus de 1,000 actions comportant droit de vote. En fait, nous avons perdu en septembre 1966 le droit de vote sur toutes nos actions, à l'exception de 1,000 d'entre elles. Ainsi, même si nous étions actionnaires majoritaires, nous ne pouvions contrôler la société, car nous ne jouissions plus que de 1,000 votes. Tous les autres actionnaires qui possédaient plus de 1,000 actions étaient assujettis aux mêmes restrictions.

La même situation existe encore aujourd'hui. Nous détenons quelque 41.8% des actions de la Maritime Telephone. Nous n'avons pas exercé nos droits de vote la dernière fois, mais les restrictions limitant le droit de vote à 1,000 actions sont encore en vigueur. Il y a dans la loi constituant en société la Maritime Telephone, une disposition en vertu de laquelle nous pouvons désigner deux administrateurs de la société Bell Canada à faire partie du conseil d'administration. C'est la situation à l'heure actuelle. Un de ces deux administrateurs est aussi membre du comité exécutif.

[Text]

Senator Smith (Queens-Shelburne): May I follow up by asking if, in the light of this history, Bell Telephone is now of the opinion that it was a good business deal? What is Bell getting out of the arrangement?

Mr. de Grandpré: We, in fact, protected the Trans-Canada Telephone System, and we think that was to the general advantage of Canada at that time. Now, with the introduction of the Foreign Investment Review Act, I don't think there is any problem that the company could fall into foreign hands. There was fear, as I said before, that the traffic, instead of being carried on the Trans-Canada Telephone System which we had built with Canadian dollars at very considerable expense, could have been re-routed south of the border with both exit from and entry into Canada at the other end of the country, thus bypassing the facilities that Canadians had built. Now that danger is behind us and that is why we want to get a greater participation from the residents of New Brunswick, the Maritimes and Newfoundland. We did exactly the same thing in Newfoundland. We want to give them an opportunity to participate in a good telecommunication operation in their own province.

Senator Smith (Queens-Shelburne): You know, we do strange things down there. About that same time, you might recall, legislative steps were taken which destroyed any idea that anyone could buy control of the Maritime Life Assurance Company, and so things were done which permitted John Hancock to move in very quickly from the United States and take over that company under a Nova Scotia control rather than a federal insurance control. It was rather a puzzling thing to me when I learned, just by reading the papers, that you had not really got control. I was wondering if you regarded it as a bad investment. I can see your point about preserving the integrity and the effective operation for a long time of the Trans-Canada System.

May I take a minute or so to tie in something else which does not exactly bother me but about which I would like to get some information? It has been brought to my attention that Northern Telecom., which is the modern name for it, has now commenced a program of rather substantial investment in the United States for the purpose of manufacturing, because of Bell's interest in that company. I wonder if you could tell me what the major reasons were for moving into the United States. I have heard and read some rather careless reporting on the subject, and I would like to know because this is a company which has grown from the old Northern Electric which I have known in one way or another for a good number of years. Could you just say a word about that?

Mr. de Grandpré: Northern Telecom. has now five plants in the United States and there are a number of reasons why we have moved down to the States and why we have broadened our operations. Telecommunications is an area of activity that

[Traduction]

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Puis-je poursuivre en demandant si, à la lumière de l'historique de Bell Canada, les représentants des sociétés de téléphone sont maintenant d'avis qu'il s'est agi d'une bonne affaire commerciale? Quels avantages Bell Canada retire-t-elle de cet arrangement?

M. de Grandpré: En réalité, nous voulions protéger le réseau téléphonique transcanadien, et nous croyons que cet accord a été conclue, à l'époque, dans l'intérêt général du Canada tout entier. Or, depuis l'adoption de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger, je crois qu'il n'y a aucune raison de craindre que la société tombe entre les mains d'investisseurs étrangers. On aurait pu craindre, comme je l'ai déjà mentionné, qu'au lieu d'être acheminées par le réseau téléphonique transcanadien, dont la construction a occasionné des dépenses considérables, les communications soient détournées vers le réseau américain avec raccordement aux deux extrémités du pays, ce qui aurait eu pour effet d'éviter les installations canadiennes. Ce danger est maintenant écarté et c'est pourquoi nous exigeons une plus grande participation des citoyens du Nouveau-Brunswick, des Maritimes et de Terre-Neuve. Nous avons fait exactement la même chose à Terre-Neuve. Nous voulons fournir l'occasion aux Terre-neuviens de participer à la bonne gestion des télécommunications dans leurs provinces.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Vous savez, il se passe des choses étranges dans cette province. À peu près au même moment, si vous vous souvenez, on avait adopté des mesures législatives pour empêcher toute personne de s'accaparer du contrôle de la Maritime Life Assurance Company; des arrangements ont permis à John Hancock de quitter les États-Unis en vitesse pour venir s'établir à Terre-Neuve et acheter cette société par le biais d'une société de la Nouvelle-Écosse plutôt qu'en vertu de lettres patentes fédérales. J'ai été plutôt intrigué lorsque j'ai appris, en lisant les journaux, que vous n'aviez pas tout à fait acquis le contrôle de cette société. Je me demandais si vous considériez cette transaction comme un mauvais investissement. Je vois où vous voulez en venir lorsque vous parlez de préserver l'intégrité et l'exploitation à long terme du réseau transcanadien.

Puis-je prendre encore quelques minutes pour aborder une autre question qui ne m'inquiète pas outre mesures, mais sur laquelle j'aimerais obtenir quelques renseignements? J'ai appris que Northern Telecom. qui est la nouvelle raison sociale de cette société, venait d'inaugurer aux États-Unis un programme faisant appel à des investissements plutôt importants qui s'intéresseraient à la fabrication d'appareils pour le compte de Bell Canada, actionnaire de cette société. Pouvez-vous me dire quelles étaient les raisons principales de ce déménagement aux États-Unis? J'ai pris connaissance de certains reportages plutôt insignifiants à ce sujet et j'aimerais obtenir plus de renseignements, étant donné que cette nouvelle société est née de l'ancienne société Northern Electric que je connais depuis un assez bon nombre d'années. Pourriez-vous simplement nous en glisser un mot?

M. de Grandpré: La Northern Telecom. possède maintenant cinq succursales aux États-Unis. Un certain nombre de raisons ont motivé notre déménagement aux États-Unis et l'expansion de nos opérations à cet endroit. Le domaine des télécommuni-

[Text]

requires a very high amount of research and development work. In fact last year we spent something in excess of \$70 million on R&D work, \$48 million of that being spent on R&D operations here in Ottawa. Such a mammoth amount of R&D expenditure obviously requires a very large sales base. You could not have this amount of R&D research without increasing substantially the volume of your sales, otherwise you would go bankrupt very quickly.

Northern Telecom at present accounts for approximately 80 per cent of all telecommunications equipment purchased by telecommunications companies in Canada. Needless to say, it will be extremely difficult to improve upon that percentage of the Canadian market, for reasons that are easy to understand: first, from a marketing standpoint and, second, if we do not want to be labelled as a monopoly supplier of communications equipment in Canada.

So we will grow in Canada only to the extent that we have the normal growth of the communications carriers in Canada. That growth is not sufficient to form the base for these huge amounts of R&D expenditures, if we want to keep our position in the forefront of technology. Basically, there are two places where we can go to increase our sales: We can go to Europe, Latin America and otherwise abroad, or we can go to the United States. Indeed, we are launching operations on all those fronts at the same time.

We have plants in the Far East and in Ireland and we are now making arrangements to have plants in Europe. But, obviously, the market we know best, and that which is most accessible to Northern Telecom's technology, because it is standard, compatible equipment, is the U.S. market.

It becomes extremely difficult to export constantly to the U.S. market because the telecommunications carriers would like to source out of local plants. Furthermore, the productivity in the United States is better than it is in Canada, because interest rates are lower, wages are somewhat lower and sourcing is also less expensive in many areas. As a consequence, we have developed plants in various parts of the United States in order to increase the volume of sales, and over the last four years we have developed in the United States a sales volume, which is now approximating \$110 million to \$115 million in 1976.

Basically, therefore, the reason we are expanding our markets abroad, both in the United States and in Europe, the Middle East and South America, is to have a broader base on which to build our R&D expenditures and therefore remain in the forefront of technology.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Thank you very much.

Senator Burchill: Mr. Chairman, if I may just supplement what Senator Riley was saying in respect of New Brunswick, I

[Traduction]

cations requiert des travaux de recherche et de développement très poussés. L'année dernière, nous avons en fait dépensé plus de \$70 millions en travaux de R-D, dont \$48 millions ici à Ottawa. Ce gigantesque montant de dépenses de R-D exige évidemment un réseau de bureaux de vente très étendu. On ne peut investir de telles sommes en R-D sans augmenter substantiellement le volume des ventes. Autrement, l'entreprise irait très vite à la faillite.

Northern Telecom approvisionne actuellement environ 80% des marché du matériel de télécommunication en ce qui concerne les achats des sociétés de télécommunication au Canada. Il va sans dire qu'il sera extrêmement difficile d'accroître le pourcentage de cette emprise sur le marché canadien et ce pour des raisons très faciles à comprendre: premièrement, il y a le point de vue de la commercialisation et deuxièmement, il faut éviter d'être qualifié de détenteur d'un monopole en matière de matériel de communication au Canada.

Notre croissance au Canada se limitera donc au taux de croissance normal des entreprises de communication du Canada. Cette croissance ne peut constituer une base suffisante pour les dépenses énormes qu'entraînent tous ces projets de recherche et de développement qu'il nous faut mettre en œuvre si nous voulons conserver notre position de pointe dans le domaine de la technologie. Il existe essentiellement deux marchés sur lesquels nous pouvons espérer accroître nos ventes: nous pouvons aller en Europe, en Amérique latine et dans les autres pays étrangers ou alors nous pouvons aller aux États-Unis. En fait, nous lançons actuellement des projets sur tous ces fronts en même temps.

Nous exploitons déjà des usines au Moyen-Orient et en Irlande et nous prenons actuellement des dispositions pour nous installer en Europe. Cependant, il est évident que le marché américain est celui que nous connaissons le mieux et qui est le plus accessible aux techniques de la Northern Telecom parce qu'on y retrouve de l'équipement normalisé et compatible.

Il devient extrêmement difficile d'exporter de façon constante sur le marché américain car les usagers d'équipement de télécommunication préféreraient acheter ce matériel d'usines américaines. De plus, la productivité est meilleure aux États-Unis qu'au Canada parce que les taux d'intérêt et les salaires sont plus bas et parce qu'il en coûte moins cher de se procurer le matériel aux États-Unis dans de nombreux domaines. Par conséquent, nous avons installé des usines dans diverses régions des États-Unis pour augmenter le volume des ventes et depuis quatre ans, ce dernier s'est accru et se situait en 1976 entre \$110 millions et \$115 millions.

Par conséquent, nous cherchons à pénétrer sur d'autres marchés aux États-Unis et en Europe, au Moyen-Orient et en Amérique du sud pour constituer une base plus solide à partir de laquelle investir dans nos activités de recherche et de développement et demeurer ainsi à l'avant-garde technologique.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Merci beaucoup.

Le sénateur Burchill: Monsieur le président, si je peux ajouter quelques mots à ce que vient de dire le sénateur Riley à

[Text]

should like to say that I am very much pleased to hear that Bell has reduced its interest in the New Brunswick Tel., because when I was associated with the company we had great difficulty with the Public Utilities Commission down there in getting increased rates. This was before Senator Riley was chairman.

Senator Riley: That is better!

Senator Burchill: This was because of the fact that we were to closely associated with Bell and Northern Electric. So we appealed to Mr. Johnson, when he was president of Bell, to reduce Bell's interest in our company, and he kindly made arrangements to dispose of some of Bell's stock to New Brunswick residents. You recall all that.

Mr. de Grandpré: Yes.

Senator Burchill: Well, that certainly helped the situation at that time, and in New Brunswick the feeling among many of the people is that the public utility company should be regulated, capitalized and controlled by the province of New Brunswick. There are many people who feel that way.

Reducing your stock from 51 per cent, or 52 per cent, whatever it was, to 41 per cent, was, in my personal opinion, a sound, healthy move.

Mr. de Grandpré: Thank you very much.

The Chairman: Are there any further questions on Bill S-2?

Hon. Senators: No.

The Chairman: Before reporting the bill, I should like to refer to a letter from our legal counsel, Mr. du Plessis, in which in respect of Bill S-2 he says:

... this Bill is, in my opinion, in proper legislative form and would, if enacted, accomplish the objects of the Bill as set out in the petition.

Is it your wish to go over the bill clause by clause now or do you wish to pass the bill as it is? Do I hear a motion to pass the bill?

Senator Burchill: I so move.

Senator Bourget: I second the motion.

The Chairman: It has been moved by Senator Burchill and seconded by Senator Bourget that the bill be reported. Are you ready for the question? All in favour?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Thank you, Mr. de Grandpré.
The committee adjourned.

[Traduction]

propos du Nouveau-Brunswick, je voudrais dire que j'ai été très heureux d'apprendre que la compagnie Bell réduit sa participation dans la New Brunswick Tel, car lorsque j'étais associé de cette compagnie, nous avions de grandes difficultés à obtenir des augmentations des tarifs de la Commission des services publics du Nouveau-Brunswick. C'était avant que le sénateur Riley ne devienne président.

Le sénateur Riley: Je préfère cela!

Le sénateur Burchill: Nous étions, en effet, trop intimement associés aux compagnies Bell et Northern Electric. Nous nous sommes adressés à M. Johnson, lorsqu'il était président de Bell, pour qu'il diminue la participation de Bell dans notre compagnie et il a accepté avec bienveillance de vendre quelques actions de Bell aux habitants du Nouveau-Brunswick. Vous vous en souvenez.

M. de Grandpré: Oui.

Le sénateur Burchill: A l'époque, cette mesure a amélioré la situation; de nombreux habitants du Nouveau-Brunswick estiment que cette compagnie de service public devrait être réglementée, financée et contrôlée par la province du Nouveau-Brunswick. Cette opinion est très répandue.

A mon avis, vous avez été sage de réduire votre portefeuille d'actions de 51 ou 52%, peu importe le taux, à 41%.

M. de Grandpré: Merci beaucoup.

Le président: Y a-t-il d'autres questions concernant le bill S-2?

Des voix: Non.

Le président: Avant de faire rapport du bill, j'aimerais me reporter à une lettre de notre conseiller juridique, M. Duplessis, dans laquelle il déclare, au sujet du bill S-2:

... à mon avis, le texte de ce bill n'a pas besoin d'être modifié; s'il est adopté il remplira les objectifs qui avaient été exposés dans la pétition.

Désirez-vous qu'on étudie le bill article par article ou qu'on l'adopte dans sa forme actuelle? Quelqu'un met-il la question aux voix?

Le sénateur Burchill: J'en fais la proposition.

Le sénateur Bourget: J'appuie la motion.

Le président: Le sénateur Burchill, appuyé par le sénateur Bourget, propose qu'on fasse rapport du bill. Le Sénat est-il prêt à se prononcer? Tous sont d'accord?

Des voix: Adoptée.

Le président: Merci, monsieur de Grandpré.
Le comité suspend ses travaux.

WITNESSES—TÉMOINS

From Bell Canada:

Mr. A. Jean de Grandpré, Q.C., Chairman of the Board
and Chief Executive Officer;
Mr. Guy Houle, General Counsel.

De Bell Canada:

M. A. Jean de Grandpré, c.r., Président du Conseil d'ad-
ministration et Directeur général;
M. Guy Houle, Chef du Contentieux.



Second Session
Thirtieth Parliament, 1976-77

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable J. CAMPBELL HAIG

Thursday, June 2, 1977

Issue No. 2

First Proceedings on Bill C-41, intituled:

“An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof.”

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Le jeudi 2 juin 1977

Fascicule n° 2

Premier fascicule concernant le Bill C-41, intitulé:

«Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois.»

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*

The Honourable Maurice Bourget, P.C. *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Haig	Sparrow—(20)

**Ex officio members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorable sénateurs:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Haig	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, May 18, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cook, seconded by the Honourable Senator McIlraith, P.C., for the second reading of the Bill C-41, intitled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lang moved, seconded by the Honourable Senator Paterson, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 18 mai 1977:

«Suivant l'Ordre du jour le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cook, appuyé par l'honorable sénateur McIlraith, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lang propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 2, 1977

(4)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 10:00 a.m., to consider Bill C-41, intituled "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

Present: The Honourable Senators Haig, (*Chairman*), Austin, Bonnell, Bourget, Burchill, Cottreau, Denis, Eudes, Langlois, Macdonald, McElman, Petten, Smith (*Colchester*), and Smith (*Queens-Shelburne*). (14)

Also present but not of the Committee: The Honourable Senators Fournier (*Madawaska-Restigouche*) and McGrand. (2)

The following witnesses were heard in explanation of the said Bill: Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code); Captain George Graves, Director Ship Safety, Coast Guard, Department of Transport.

Following an opening statement by Mr. Mahoney, the witnesses answered the questions put to them by members of the Committee.

At 11.25 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chairman.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 2 JUIN 1977

(4)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le bill C-41, intitulé «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Austin, Bonnell, Bourget, Burchill, Cottreau, Denis, Eudes, Langlois, Macdonald, McElman, Petten, Smith (*Colchester*), et Smith (*Queens-Shelburne*). (14)

Aussi présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Fournier (*Madawaska-Restigouche*) et McGrand. (2).

Les témoins suivants sont entendus pour expliquer ledit bill: M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime); Le capitaine George Graves, directeur de la sécurité des navires à la Garde côtière canadienne, ministère des Transports.

Après une déclaration préliminaire de M. Mahoney, les témoins répondent aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

A 11 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, June 2, 1977

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-41, to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof, met this day at 10 a.m. to give consideration to the bill.

Senator J. Campbell Haig (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are here this morning to discuss the maritime code bill, C-41. We have as witnesses this morning: Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport on the maritime code; and Captain George Graves, Director, Ship Safety, Coast Guard, Department of Transport.

Mr. Mahoney, would you care to make a statement?

Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel (Maritime Code) to the Minister of Transport: Thank you, Mr. Chairman. Honourable senators, I have a very short statement only.

Bill C-41 has been introduced in the Commons on two other occasions, under two other numbers, and the actual history of this bill, as a piece of legislation, dates back to 1973, without any major modifications.

In 1975 the bill was introduced as Bill C-61, and at that time it also contained provisions relating to the coasting trade of Canada. At that time also the bill went to a committee of the House of Commons and received consideration over quite an extended period of time. The only clauses that were controversial, to any extent, were those dealing with the coasting trade, and as a result of that controversy the bill was split, with the coasting trade provisions being dropped out. Bill C-41 was then introduced without those coasting trade provisions.

The Minister of Transport has said that a new coasting trade bill will be introduced in the near future, but that cannot be done, of course, until Bill C-41, the maritime code, has received royal assent. I only want to say that in order to make it clear that this bill does not contain any coasting trade provisions.

In the House of Commons committee that dealt with Bill C-61 the only matter now in this bill which might have been considered controversial consisted of some clauses dealing with ship registry, and those questions were resolved at the time by acceding to requests made by members of the committee. Essentially, the problem was the centralization of the registry procedure, and we have now worked out—and it appears in Bill C-41—a system whereby deputy registrars' offices can be opened on a regional basis. This overcomes the difficulty that members of the House felt might exist as a result of having a purely centralized registry. That is the only area that has been controversial to this point.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 2 juin 1977

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le bill C-41, loi ayant pour objet d'établir un code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le bill.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes ici ce matin pour discuter du bill C-41 sur le code maritime. Nous avons comme témoin ce matin M. J. J. Mahoney, C.R., conseiller spécial du ministre des Transports pour le code maritime et le capitaine George Graves, directeur, sécurité des navires, Garde côtière, ministère des Transports.

Monsieur Mahoney, désiriez-vous faire une déclaration?

M. J. J. Mahoney, C.R., conseiller spécial du ministre des Transports (code maritime): Je vous remercie, monsieur le président. Honorables sénateurs, je n'ai qu'une très brève déclaration à faire.

Le bill C-41 a déjà été présenté à deux reprises à la Chambre des communes sous deux autres appellations et les antécédents de ce bill, en tant que mesure législative envisagée, remontent à 1973; s'il n'y a eu depuis aucune modification importante.

En 1975, le bill a été présenté comme étant le bill C-61, et, à l'époque, il contenait également des dispositions concernant le cabotage au Canada. A l'époque le bill a été également soumis à un Comité de la Chambre des communes et a fait l'objet d'un examen très approfondi. Les seuls articles sujets à controverse, dans une certaine mesure, étaient ceux qui portaient sur le cabotage. A la suite de cette controverse, le bill a été divisé et les dispositions relatives au cabotage ont été laissées de côté. Le bill C-41 a alors été présenté sans les dispositions relatives au cabotage.

Le ministre des Transports a déjà déclaré qu'il déposera, dans un avenir prochain, un projet de loi sur la navigation côtière, mais cela ne peut évidemment pas être fait avant que le bill C-41, le code maritime, n'ait reçu la sanction royale. Si je le dis, c'est pour que l'on comprenne bien que ce projet de loi ne contient aucune disposition sur la navigation côtière.

Lorsque le Comité de la Chambre a étudié le projet de loi C-61, la seule question de ce projet qui aurait pu être de nature controversée se trouvait dans certains articles traitant du bureau d'enregistrement des navires et ces questions ont été résolues, à ce moment-là, en accédant aux demandes des membres du Comité. Il s'agissait essentiellement de la centralisation de la procédure d'enregistrement et nous avons maintenant élaboré un système, repris dans le projet de loi C-41, permettant l'ouverture de bureaux d'enregistrement adjoints dans les régions. Nous écartons ainsi la difficulté qui, d'après les députés de la Chambre, aurait pu exister par suite de l'existence d'un seul bureau centralisé d'enregistrement. Voilà le seul domaine qui a fait l'objet d'une controverse jusqu'à maintenant.

[Text]

I am prepared to attempt to answer any questions that any of you have with regard to the bill.

Senator Bourget: Mr. Chairman, regarding the registry procedure—let me say at once I am not a lawyer—did the provinces have something to do with it? Did you have discussions with the provinces about it?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I may reply to that, on the major provisions that are contained in this bill no formal discussions with the provinces were held. There have been a number of discussions with the provinces concerning the coasting trade provisions, and they are on-going discussions, but they do not relate to any of the material which is in this document.

Senator Bourget: So the provinces now have no objection at all to Bill C-41?

Mr. Mahoney: No objections have been raised, sir, no.

Senator Bourget: Was there some objection raised by other organizations regarding the new procedure of registration of ships?

Mr. Mahoney: The primary objections raised, sir, were in the province of British Columbia. They were not raised formally by the Province of British Columbia, but by organizations within that province. They were largely based on the fact that under the old registry system there is a very competent port registrar in Vancouver. They have a system there which has worked very well for a great many years, and they felt that centralizing the registry in Ottawa would deprive them of that expertise.

Prior to that there had been no objection raised by any other province on the basis that the registry office would be centralized in Ottawa, nor was any serious objection received from any other province even after the British Columbia objection; but it was felt to be a valid objection, that we had not introduced what could be called a perfect system, and that there was room for improvement which would be effected by the setting up of deputy registrars' offices. What will happen is that we will preserve the same centralized system, but with the deputy registrars' offices, and with computer terminals located in them, the same service can be had locally as one would have by attending at the office in Ottawa.

Senator Bourget: I remember reading something about the criticism that was expressed. Are they satisfied now with the new set-up that you intend to introduce?

Mr. Mahoney: Yes. Certainly at the Commons hearing on Bill C-61 the people who had expressed objections at that time declared themselves satisfied with the changes that had been made. I may say that since that time I have been in Vancouver, attending discussions with the provinces and with industry on the coasting trade provisions. This matter of registry has come up incidentally, and people have always declared that they have been quite satisfied with the arrangements which are now expressed in Bill C-41.

The Chairman: Where will the deputy registrars be allocated? In what ports? Right throughout Canada, or what?

[Traduction]

Je suis tout à fait disposé à répondre à vos questions sur le projet de loi.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, au sujet de la procédure d'enregistrement, mais je tiens à dire tout de suite que je ne suis pas avocat, les provinces ont-elles eu leur mot à dire? En avez-vous discuté avec les provinces?

M. Mahoney: Monsieur le président, vous me permettez de répondre à cette question: les dispositions fondamentales du projet de loi n'ont fait l'objet d'aucune discussion officielle avec les provinces. Par contre, un certain nombre de discussions ont eu lieu avec les provinces au sujet des dispositions visant la navigation côtière et ce sont là des discussions permanentes; elles n'ont pas de rapport avec le contenu du document.

Le sénateur Bourget: Maintenant, les provinces ne s'opposent donc absolument pas au projet de loi C-41.

M. Mahoney: Aucune objection n'a été soulevée, monsieur.

Le sénateur Bourget: D'autres organismes ont-ils soulevé des objections concernant la nouvelle procédure d'enregistrement des navires?

M. Mahoney: C'est en Colombie-Britannique qu'on a formulé le plus d'objections, monsieur. Le gouvernement de la province n'en a soulevé aucune officiellement, ce sont plutôt des organisations provinciales qui l'ont fait. Elles se fondent surtout sur le fait que, vu l'ancien système d'inscription maritime, Vancouver compte un registrateur portuaire très compétent. Le système en place fonctionne très bien depuis de nombreuses années et elles craignent que le fait de centraliser le service d'inscription à Ottawa ne les prive de cette compétence.

La Colombie-Britannique est la seule province qui nous ait paru réticente à la centralisation de ce service. C'est un argument valable. Nous sommes conscients que le système que nous avons élaboré n'est pas nécessairement parfait et qu'il est possible de l'améliorer en établissant des bureaux de registrateurs adjoints. Nous conserverions ainsi un système uniforme et centralisé, mais grâce à ces bureaux de registrateur adjoints, qui compteraient tous un terminal, nous serions en mesure d'offrir aux localités le même genre de service que fournirait le bureau d'Ottawa.

Le sénateur Bourget: Je me souviens d'avoir lu quelque chose sur les critiques qui ont été formulées. Est-on satisfait de cette nouvelle structure que vous proposez d'appliquer?

M. Mahoney: Oui. Du moins, lors des audiences qui ont été tenues à la Chambre des communes sur le Bill C-61, tous ceux qui avaient formulé des objections à l'époque se sont déclarés satisfaits des modifications apportées. J'aimerais aussi ajouter que j'ai même eu l'occasion depuis de me rendre à Vancouver pour prendre part à des discussions avec le gouvernement et l'industrie sur les dispositions relatives au cabotage. On en est venu, par parenthèse, à la question de l'inscription maritime et les gens semblent en général assez satisfaits des dispositions qui figurent dans le bill C-41.

Le président: Où seront situés les bureaux de registrateurs adjoints? Dans quels ports? Partout au Canada ou bien où exactement?

[Text]

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, no firm administrative decision has been made on exact locations as yet; but the general trend of the thinking at the moment is that there would be at least one deputy registrar's office on the east coast, one on the west coast, one in Quebec, and another one perhaps centrally located. There could be four or five, possibly more, but I would think there would be at least five deputy registrars' offices besides the central office in Ottawa.

The Chairman: Where will the applications be received? At the deputy registrars' offices? And where will the advertising be?

Mr. Mahoney: The applications for registry may be received either at the central office or at the deputy registrars' offices. In other cases, if people are dissatisfied with the priority that their documents are receiving, we have an arrangement whereby they can be filed with other offices—for example, in customs houses—and forwarded to the central registry.

The Chairman: But where will the advertising take place? You have it in the *Canada Gazette* now. Where else are you going to put it?

Mr. Mahoney: What sort of advertising do you mean, sir?

The Chairman: To the effect that a ship has been registered.

Mr. Mahoney: No advertisement is required at this time to the effect that a ship has been registered.

The Chairman: Why not?

Mr. Mahoney: Primarily because it is a normal commercial transaction, and happens very often. There are thousands of ships on the registry. It has never been part of the practice to advertise that a ship has been registered.

The Chairman: And where would a mortgage find out if there is any mortgage ahead of him on a ship?

Mr. Mahoney: He can make a search, either at the central office or at any of the deputy registrars' offices.

Senator Smith (Colchester): I wonder if the witness would describe to us the system of registration that exists now, and follow that up with a description of how it is to be changed. I understand what you have said, but I think that for us to understand the changes it is necessary to have the present system described.

Mr. Mahoney: The present system of registry is essentially a port system. It is a system which has been in use for many years and it is integrated with a Commonwealth registry system. Although we do have an official in Canada who is called Chief Registrar, the chief of all registry in the British Commonwealth is actually located at Cardiff, Wales, at the moment, and has been for many years. There is a system of port registry in all Commonwealth ports whereby each chief officer of customs acts as a registrar. If you wish to register a ship, you do your documentation at the local customs office. The material is forwarded to both a central office here in Ottawa and, eventually, through a long procedure, some of the information is also recorded by the Chief Registrar in Cardiff.

[Traduction]

M. Mahoney: Monsieur le président, on n'a pris aucune décision administrative ferme au sujet de l'emplacement exact des bureaux des conservateurs adjoints. Cependant, on penche actuellement pour au moins un bureau sur la côte est, un sur la côte ouest, un à Québec, et un autre peut-être dans le centre du Canada. Il pourrait donc en y avoir quatre ou cinq, et éventuellement davantage. Mais je pense qu'il y en aurait au moins cinq, en plus du bureau central à Ottawa.

Le président: Où les demandes seront-elles déposées? Dans un bureau de conservateur adjoint? Et où se fera la publicité?

M. Mahoney: Les demandes d'enregistrement peuvent être déposées soit au bureau central, soit aux bureaux des conservateurs adjoints, au cas où des personnes ne sont pas satisfaites de la priorité accordée à leurs documents, une disposition en permet le dépôt dans des bureaux, comme dans les bureaux de douane, qui les transmettent au bureau d'enregistrement central.

Le président: Mais où se fera la publicité? On en fait actuellement dans la *Gazette du Canada*. A part cela, où en ferez-vous?

M. Mahoney: De quelle sorte de publicité voulez-vous parler, monsieur?

Le président: Pour annoncer l'enregistrement d'un navire?

M. Mahoney: A l'heure actuelle, il n'est pas nécessaire de faire de la publicité sur ce point.

Le président: Pourquoi pas?

M. Mahoney: Principalement parce qu'il s'agit de transactions commerciales ordinaires qui se produisent très souvent. On enregistre des milliers de navires. L'usage n'a jamais été d'annoncer l'enregistrement d'un navire.

Le président: Et comment un créancier hypothécaire pourrait-il savoir si un navire est hypothéqué?

M. Mahoney: Il peut faire des recherches, soit au bureau central, soit dans l'un des bureaux des conservateurs adjoints.

Le sénateur Smith (Colchester): Je me demandais si le témoin pourrait nous décrire le système d'enregistrement actuel et nous parler des modifications qui doivent y être apportées. Je comprends bien ce que vous avez dit et tout le reste. Mais je pense que pour que nous comprenions les modifications, il faut qu'on nous décrive le système actuel.

M. Mahoney: Le système d'immatriculation actuel est essentiellement un système qui fonctionne dans les ports. Il est en vigueur depuis de nombreuses années et est intégré à celui du Commonwealth. Bien que nous ayons un responsable au Canada, le registrateur en chef, il se trouve que le conservateur de tous les registres du Commonwealth britannique réside en fait à Cardiff, au pays de Galles, et cela depuis de nombreuses années. Il existe un système d'immatriculation dans tous les ports du Commonwealth, chaque agent de douane en chef y agissant en tant que registrateur. Pour immatriculer un navire, il faut se présenter au bureau de douane local. Les documents sont expédiés à un bureau central situé à Ottawa et, ensuite,

[Text]

Official numbers for ships are assigned in blocks to all Commonwealth countries, so that now there is a more or less integrated system throughout the Commonwealth. The system has broken down to some degree through the years because the laws of many of the newer Commonwealth countries have changed. For quite a few years now there have been moves on the part of Commonwealth countries to institute their own systems.

The move in this country, originally, came largely because of the additional work that was being imposed on local customs officers, and a number of customs houses were being kept open in different parts of the country, not because of the customs work they were doing but simply because they were registry offices. This was uneconomic. Some years ago the Department of National Revenue began to sort of semi-centralize their records and closed down a number of these customs offices. Therefore it became necessary to begin thinking of a new system. The initial reaction to consolidating some of the smaller customs offices was not serious. For example, no one raised objections in the Atlantic provinces when at least seven or eight small ship registries in customs houses were consolidated in Halifax. It was considered, therefore, that there would be no great problem in setting up a computerized central registry system. This will be a Canadian registry system. In other words, ships will no longer be British ships registered in Canada; they will be Canadian registered ships. That has really not been so in the past.

The essential difference, then, between the two systems is that the registration—the official act of registration—will not take place in the local port; it will take place at the central registry. Documents, however, may be filed in local ports, but they will not officially be documented and recorder until they are received at the central registry.

Senator Smith (Colchester): How many ports of registry are there on each coast and on the Great Lakes now?

Mr. Mahoney: It is difficult to say, sir, because almost every customs house now acts as a registry, and, frankly, I am not aware of just how many customs houses there are.

Senator Smith (Colchester): I did not really expect you to give us absolute numbers, but perhaps you could give us some estimate.

Mr. Mahoney: I am informed that it is 69.

Senator Smith (Colchester): Roughly how many of those would be on the Pacific coast?

Mr. Mahoney: I would think six or eight. Most of the action in registry takes place at a very small number of those customs offices. For example, by volume, the largest in the country is Vancouver. Halifax is very active. There are, of course, Mont-

[Traduction]

par un long processus, certains renseignements sont aussi inscrits par le registrateur en chef à Cardiff.

Les numéros d'immatriculation des navires sont transmis en bloc à tous les pays du Commonwealth, lequel possède donc un système plus ou moins intégré. Il s'est détérioré dans une certaine mesure au cours des ans, les lois d'un grand nombre des nouveaux pays du Commonwealth ayant été modifiées. Depuis quelques années, certains membres du Commonwealth ont manifesté l'intention de créer leur propre système.

Au tout début, notre pays s'est lancé dans cette voie d'abord en raison du travail additionnel qui était imposé aux agents de douane locaux et ensuite parce qu'un certain nombre de bureaux de douanes continuaient à fonctionner dans différentes régions du pays, non pas parce qu'ils effectuaient un travail ayant directement trait aux douanes, mais simplement parce qu'ils servaient de bureaux d'immatriculation. Ce n'était donc pas rentable. Il y a quelques années, le ministère du Revenu national a entrepris de centraliser, en quelque sorte, ces dossiers et a résolu de fermer un certain nombre de ces bureaux de douanes. Il est donc devenu nécessaire de concevoir un nouveau système. Le regroupement de certains des petits bureaux de douanes n'a pas suscité de vives réactions. D'ailleurs, personne n'a rien dit dans les provinces maritimes quand au moins sept ou huit petits bureaux d'immatriculation de navires situés dans des bureaux de douane ont été regroupés à Halifax. On en a donc conclu qu'il serait relativement facile d'établir un système d'immatriculation central et informatisé. C'est ce que sera le système canadien. En d'autres termes, il ne s'agira plus de navires britanniques enregistrées au Canada, mais de navires immatriculés sous pavillon canadien. Tel était pas le cas auparavant.

La différence principale donc entre les deux systèmes est que l'enregistrement—l'enregistrement officiel—ne se fera plus dans le port local mais au bureau central d'immatriculation. Il sera cependant possible de déposer des documents dans des ports locaux, mais pour l'enregistrement officiel ils devront ensuite parvenir au bureau central d'immatriculation qui délivre aussi les papiers de bord.

Le sénateur Smith (Colchester): Actuellement combien y a-t-il de ports d'enregistrement sur chacune des côtes, et dans les Grands lacs?

M. Mahoney: C'est difficile à dire, monsieur, parce que presque tous les bureaux de douane jouent actuellement le rôle de bureaux d'enregistrement, et franchement, j'ignore quel est exactement le nombre de bureaux de douane.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne m'attendais pas en fait à ce que vous nous donniez un nombre exact; mais une évaluation approximative.

M. Mahoney: On me dit qu'il y en 69.

Le sénateur Smith (Colchester): Sur ce nombre, combien se trouvent sur la côte du Pacifique?

M. Mahoney: Six ou huit, me semble-t-il. La plupart des activités d'enregistrement se situent dans un très petit nombre de ces bureaux de douane. Par exemple, au point de vue du volume, le plus important au Canada est Vancouver. Halifax

[Text]

real and Toronto. Those are the active registry offices at the moment.

Senator Smith (Colchester): I am not quite sure that we are thinking of the same thing. When you say active registry offices, you do not mean that is where the person applying for registration has to file his documents?

Mr. Mahoney: No, sir. What is meant is that they are the customs houses where the greatest volume of registry work is being done at the moment.

Senator Smith (Colchester): As I understand it, at present a registration can be effected by going to the nearest customs house.

Mr. Mahoney: Yes, sir.

Senator Smith (Colchester): That is the only travelling that the individual wishing to register has to do?

Mr. Mahoney: That is correct.

Senator Smith (Colchester): Did I understand you to say that when the new system comes into effect, there will only be, perhaps, one place in the Atlantic provinces, one place on the west coast, and so on, where the papers will be filed?

Mr. Mahoney: Only one, which would be a deputy registrar's office. But it will still be possible to use customs houses as "post offices" so that people, if they do not wish to travel to the deputy registrar's office, will be able to file their documents at customs houses and their documents will be forwarded to the deputy registrar's office.

Senator Smith (Colchester): The actual act of official registration can only take place in the one location?

Mr. Mahoney: That is right.

Senator Smith (Colchester): Whereas now it can take place in any of these locations.

Mr. Mahoney: Yes.

Senator Smith (Colchester): What is the usual lapse of time between the application for registration and the completion of registration now?

Mr. Mahoney: It really depends upon the complexity of the application: what financial arrangements are involved, what mortgages exist and so on. The majority of registrations are really quite simple, but it could be a complex matter and, like any other bureaucratic procedure, it does take time to process that sort of thing. I think the system will work much more quickly as we have it set up here because there will be much greater use made of electronic devices for recording and this sort of thing. However, the priority will take place from the time of filing. This is the same situation under the existing system. Although it may take quite a while to process documentation, the legal priority, which is the important thing in a registry system, takes place at the time those documents are filed.

[Traduction]

est très actif. Il y a bien sûr Montréal et Toronto. Voilà actuellement les bureaux d'immatriculation les plus actifs.

Le sénateur Smith (Colchester): Je me demande si nous parlons de la même chose. Lorsque vous dites que ces bureaux d'enregistrement sont actifs, ce n'est pas parce que ceux qui font des demandes d'enregistrement doivent y envoyer leurs documents?

M. Mahoney: Non, monsieur. Je veux dire que ces bureaux de douane effectuent actuellement le plus grand nombre d'opérations en matière d'enregistrement.

Le sénateur Smith (Colchester): Je crois savoir qu'actuellement il est possible d'obtenir un enregistrement en se présentant un bureau de douane le plus proche.

M. Mahoney: Oui monsieur.

Le sénateur Smith (Colchester): C'est donc le seul déplacement que doit faire une personne qui souhaite procéder à une immatriculation.

M. Mahoney: C'est exact.

Le sénateur Smith (Colchester): Avez-vous dit que lorsque le nouveau système entrera en vigueur, il n'y aura qu'un seul bureau dans les provinces maritimes et un seul sur la côte Ouest, par exemple, où l'on pourra déposer les documents?

M. Mahoney: Il n'y aura qu'un seul bureau, soit celui du sous-conservateur. Il sera toutefois possible d'utiliser des bureaux de douane comme «bureaux de poste», de façon que si les gens désirent ne pas devoir se rendre au bureau du sous-conservateur, ils puissent remettre leurs documents aux bureaux de douane; leur demande sera alors envoyée au bureau du sous-conservateur.

Le sénateur Smith (Colchester): Auparavant, l'enregistrement officiel ne pouvait se faire qu'à un seul endroit?

M. Mahoney: C'est exact.

Le sénateur Smith (Colchester): Alors que maintenant, on peut le faire à l'un ou l'autre de ces divers endroits.

M. Mahoney: Oui.

Le sénateur Smith (Colchester): Combien de temps s'écoule en moyenne entre la présentation de la demande d'enregistrement et l'enregistrement proprement dit?

M. Mahoney: Tout dépend de la complexité de la demande, des accords financiers en cause, des hypothèques, etc. La plupart des enregistrements sont des formalités très simples mais certains peuvent être très complexes et comme toute autre formalité administrative, cela peut prendre un certain temps. Je crois que le nouveau système sera beaucoup plus rapide car nous aurons davantage recours à des procédés électroniques d'enregistrement, etc. Toutefois, on accordera la priorité à la demande à partir du moment où elle sera présentée. C'est ce qui se passe dans le système actuel. Même si le traitement des documents peut prendre un certain temps, la priorité au niveau juridique, l'élément important d'un système d'enregistrement, est accordée à partir du moment où les documents sont déposés.

[Text]

Senator Smith (Colchester): To what extent will the new system affect the number of new employees required in Ottawa to deal with the new registration?

Mr. Mahoney: At the moment I think there are 12 or 13 people. To handle the large ship registry, it will have to be increased to 36. It must be recognized that in addition to the large ship registry there is also small craft registry. That is something which will have to be phased in over a period of years. There will be more employment necessitated as a result of the small vessel registry being incorporated in it, but that is something which will take place over a period of years.

Senator Smith (Colchester): Leaving the small ship situation aside for the moment, when you reach the anticipated number of approximately 36 employees in Ottawa, will there be a corresponding reduction in the number of employees in what are now the ports or places of registration?

Mr. Mahoney: The number of man-years occupied by registry work in the customs service now has been calculated at 29 man-years. So there would be that reduction at least in the work which is done within the local registries. I do not suspect for a moment, though, that that will mean 29 people in the local customs offices will lose their jobs, but that they will be freed for other work in the customs area.

Senator Smith (Colchester): Am I correct in understanding that, by and large, the work of registry now is simply done as part of the work of someone whose chief employment is with reference to customs?

Mr. Mahoney: It depends, sir. In some of the more active ports—for example, Vancouver, Halifax, Montreal and possibly Toronto, but certainly Vancouver—there would be perhaps two or three people working full-time, but much of the work in the smaller customs offices does not require full-time persons.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Mr. Chairman, I find the bill rather complicated because it includes so many subjects and is a general consolidation, as I understand it, and straightens out problems which have been run into over the years. Is there any place in the bill which refers to the operations of fishing vessels that is in any way different from the way it used to be? In other words, is there any change in the qualifications of masters and mates and engineers, particularly on fishing vessels?

Mr. Mahoney: Sir, to answer that question properly, I should explain that Bill C-41 is really only part of a whole legislative program which will take place over a period of years. Bill C-41 essentially establishes the framework of a maritime code. The reason it appears rather complex is that there are so many general provisions in this legislation, the effect of which will really only become apparent when there is further legislation at a later date dealing with the actual operation of ships. So the specific answer to your question with respect to fishing boats, and the competence of ships' officers not only on fishing boats but on all ships, is that that is not dealt with at the present stage. It is still covered by the Canada Shipping Act. All of that material still has to be

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Dans quelle mesure le nouveau système d'enregistrement fera-t-il augmenter le nombre d'employés affectés à cette tâche à Ottawa?

M. Mahoney: A l'heure actuelle, je crois que 12 ou 13 personnes y travaillent. Pour l'enregistrement des grands navires, les effectifs seront portés à 36. Il convient de noter que l'immatriculation des grands navires et des petites embarcations ne se fait pas au même bureau d'enregistrement. Cette fusion s'échelonnera sur plusieurs années. De nouveaux emplois seront créés à la suite de la fusion des deux bureaux d'enregistrement qui, comme je l'ai déjà dit, prendra plusieurs années.

Le sénateur Smith (Colchester): Laissons de côté les petits navires pour le moment. Lorsque vous atteindrez le nombre prévu d'environ 36 employés à Ottawa, notera-t-on une réduction correspondante du nombre d'employés dans les ports ou les bureaux d'enregistrement?

M. Mahoney: Le nombre d'années-hommes qu'exige l'enregistrement des navires au service des douanes correspond à 29 années-hommes. On noterait donc une réduction à ce niveau, du moins en ce qui a trait aux bureaux d'enregistrement locaux. Cela ne signifie nullement que ces 29 personnes des bureaux de douanes locaux perdront leur emploi mais qu'elles pourront être affectées à d'autres postes au sein du service.

Le sénateur Smith (Colchester): Est-il exact que, somme toute, l'enregistrement fait partie des fonctions d'un employé du service des douanes?

M. Mahoney: Tout dépend, Monsieur. Dans certains des ports les plus fréquentés, soient Vancouver, Halifax, Montréal et peut-être Toronto, mais certainement dans le cas de Vancouver, il y a peut-être deux ou trois employés à temps plein, mais la plupart du travail dans les bureaux de douanes plus petits est effectué par des employés à temps partiel.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Monsieur le président, je trouve le projet de loi plutôt complexe parce qu'il englobe un grand nombre de sujets et constitue un effort en vue de regrouper des services et de corriger des problèmes qui existent depuis plusieurs années. Y a-t-il des dispositions nouvelles dans le projet de loi qui s'appliquent aux activités des navires de pêche? En d'autres termes, a-t-on apporté des modifications aux qualifications exigées des capitaines, des officiers et des mécaniciens des navires de pêche?

M. Mahoney: Monsieur, afin de répondre correctement à votre question je dois vous expliquer que le projet de loi C-41 fait partie d'un programme législatif global dont l'adoption s'échelonnera sur plusieurs années. Le projet de loi C-41 constitue essentiellement une ébauche de code maritime. La complexité du projet de loi s'explique par le nombre important de dispositions générales dont le but n'apparaîtra clairement qu'à l'adoption des lois futures régissant l'activité maritime. Quant à votre question au sujet des bateaux de pêche et de la compétence des agents chargés non seulement des bateaux de pêche mais de tous les bateaux, la réponse est que cette question n'est pas abordée pour l'instant. Elle relève encore de la Loi sur la marine marchande du Canada. Il reste encore à

[Text]

reviewed, but at some time it will form part of the maritime code. It will be introduced as a new bill amending this bill and adding material. As that material is added over the years to the maritime code it will be repealed in the Canada Shipping Act so that eventually the maritime code will grow until it has replaced the Canada Shipping Act.

Senator Smith (Queens-Shelburne): I notice a change has been made in the availability of certain customs offices or places where fishermen could go once a year to register their boats. I can give you one specific instance of what I mean. For reasons which most fishermen have found difficult to understand, the Barrington customs office has been closed for registration of boats. The office was shifted to Shelburne, which is the nearest larger town, but to which fishermen would go only on occasion. The fishermen find it quite an inconvenience. Is there any intention of moving the office to an even larger town in that part of the province in order to consolidate the operations, which would, of course, bring even greater inconvenience to the fishermen? I do not like to think of it, but, for example, is it likely to be moved to Yarmouth, which is the hub of the southern part of Nova Scotia?

Mr. Mahoney: Sir, the effect of this bill on ship registry will be to centralize all of the registration in Ottawa; however, there will be deputy registrars located in various parts of the country, and certainly in the Atlantic provinces there will be such a deputy registrar in Halifax. In effect, all of the work of the Atlantic provinces on registry will be, from the fishermen's point of view, centralized in Halifax. That does not mean that they will necessarily have to go to Halifax to register their vessels. They can do that by depositing documents at the local customs house, which will then be forwarded to the deputy registrar. Other than that, they can do it directly by mail to Ottawa, if they wish. In that sense, they will have a broader service, but the number of places to which they can actually go to register ships will be more limited.

Senator Smith (Queens-Shelburne): There used to be an understanding that a fisherman could go to any port which had a customs office to register his boat. I have forgotten just how frequently that was, but in any event this change has affected thousands of such registrations in that part of the province.

When the facility in the Barrington customs office was closed, was it closed by the Department of National Revenue for its own administrative reasons? It had nothing to do with the shipping facilities and so on, did it?

Mr. Mahoney: Over a period of years, sir, the Department of National Revenue decided that it would have to consolidate some of the work in order to save money. That would have continued to happen even if we had not centralized the registry. So just through the fact that registration was taking place through National Revenue (Customs), the act of centralization was going on over a period of years.

[Traduction]

réviser tout le sujet, qui, à un moment donné, fera partie du code maritime. Il sera présenté comme un nouveau projet de loi modifiant celui-ci et apportant des éléments nouveaux. Au fur et à mesure que ceux-ci seront ajoutés au fil des ans au code maritimes, ils seront supprimés de la Loi sur la marine marchande du Canada, si bien que le code maritime finira par remplacer la loi.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): J'ai remarqué que certains bureaux de douane ou autres endroits où les pêcheurs pouvaient faire enregistrer leurs bateaux une fois l'an ont changé. Je peux vous citer un exemple très précis pour vous expliquer ce que je veux dire. Pour des raisons que la plupart des pêcheurs n'arrivent pas à comprendre, le bureau de douane de Barrington a été fermé à l'enregistrement des bateaux. Il a déménagé à Shelburne, qui est la grande ville la plus proche mais où les pêcheurs ne vont pas souvent. Ils trouvent que c'est un grand inconvénient. L'administration a-t-elle l'intention de déménager le bureau dans une ville encore plus grande de cette partie de la province pour grouper ses activités, ce qui, naturellement, présenterait pour les pêcheurs un inconvénient encore plus grand? Je n'en aime pas l'idée, mais est-il possible, par exemple, qu'elle déménage à Yarmouth, le centre de la partie sud de la Nouvelle-Écosse?

M. Mahoney: Monsieur, ce projet de loi sur l'enregistrement des bateaux aura pour effet de centraliser toutes les activités d'enregistrement à Ottawa; mais il y aura des directeurs adjoints de l'enregistrement dans diverses régions du pays, et en ce qui concerne les provinces de l'Atlantique il y aura certainement un conservateur adjoint à Halifax. En effet, tout le travail des provinces de l'Atlantique concernant l'enregistrement sera, du point de vue des pêcheurs, centralisé à Halifax. Cela ne veut pas dire qu'ils doivent nécessairement aller à Halifax pour faire enregistrer leur bateau. Ils peuvent le faire en déposant les documents à un bureau local de la douane, qui les transmettra au directeur adjoint de l'enregistrement. Ils peuvent encore, s'ils le désirent, les envoyer directement par la poste à Ottawa. En ce sens, ils bénéficient d'un service plus vaste, mais le nombre d'endroits où ils peuvent vraiment aller faire enregistrer leurs bateaux sera plus limité.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Il semble que jadis un pêcheur pouvait aller à n'importe quel port ayant un bureau de douane pour faire enregistrer son bateau. J'ai tout simplement oublié la fréquence de ces dernières, mais ce changement a touché des milliers d'immatriculations dans cette partie de la province.

Lorsque le bureau des Douanes et de l'accise de Barrington a été fermé, l'a-t-il été par le ministère du Revenu national pour des raisons administratives internes? Cette décision n'avait rien à voir avec les installations d'expédition, etc, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Après un certain temps, monsieur, le ministère du Revenu national a décidé qu'il devait consolider une partie du travail afin d'épargner de l'argent. Cela aurait continué à se produire même si nous n'avions pas centralisé le bureau d'enregistrement. Ainsi, tout simplement parce que l'immatriculation était effectuée par Revenu Canada-Douanes et Accise, la centralisation se concrétisait au cours des années.

[Text]

I think you said, senator, that the fishermen go every year to register. The actual act of registration for a ship only takes place once. The ship does not have to be registered annually; it is only registered once. However, if there is any further title activity with respect to that ship, that would be different. For example, if a mortgage is taken out on the ship, or anything that affects the title of the ship—that has to go through the registry system also, at whatever time it occurs; but there is no set time for review of registers.

Senator Smith (Queens-Shelburne): That is very interesting. I did not realize it was that way. It now makes it difficult for me to understand why some of us had so many representations on the closing of the Barrington customs office to the registering of their vessels. There must have been something else with respect to the services they get from the customs office. There was a time when, if they were registered, their crews were automatically covered for medical services. That has gone with present-day medical insurance—and perhaps their right to carry customs-free stores of various kinds, such as cigarettes and rum.

Mr. Mahoney: There could be a number of things that would be affected, but it would not be registry. Registry only takes place at that one time. Generally, and particularly in the maritime provinces, once registration has taken place there is not very much activity on the registry of that fishing boat. There are not a lot of changes through the years, in mortgages and that sort of thing.

Senator Smith (Queens-Shelburne): If something happens in the immediate future, I will not bother you; I will bother the Department of National Revenue.

Senator Smith (Colchester): With reference to the assessment of property in those jurisdictions where there is assessment of personal property, I seem to recall that the port of registration of a ship was considered to be the place at which that ship could be assessed. Is there any remnant of that sort of situation now?

Mr. Mahoney: Would you mind clarifying that for me, senator?

Senator Smith (Colchester): I will give you an instance. A ship was registered at Lunenburg in Nova Scotia. The assessors for that area assess all ships registered at Lunenburg as personal property belonging to the owner, whoever he might be, and the courts held that such assessment was correct. By virtue of the fact that the ship was registered there, that made it subject to the assessment laws of Nova Scotia. Some of the ships changed and went to other ports in the Atlantic provinces where the problem did not arise. I am wondering if there is any of that situation left.

[Traduction]

Je crois que vous avez déclaré, sénateur, que les pêcheurs vont s'inscrire chaque année. Mais l'immatriculation réelle d'un bateau n'a lieu qu'une seule fois. Le bateau ne doit pas être immatriculé chaque année. Il n'est immatriculé qu'une seule fois. Toutefois, s'il se produisait un changement en ce qui concerne le titre de propriété du bateau, ce serait différent. Par exemple, lorsqu'une hypothèque est levée ou que se produit toute autre modification au titre d'un navire, il faut que ces changements soient inscrits, peu importe le moment. Il n'y a toutefois aucun délai prévu pour la révision des enregistrements.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): C'est très intéressant. Je ne me rendais pas compte que cela fonctionnait de cette façon. J'ai maintenant de la difficulté à comprendre pourquoi certains d'entre nous ont reçu tant de demandes concernant la fermeture du bureau des douanes et de l'accise de Barrington pour l'immatriculation des navires. Il doit sûrement y avoir quelque chose d'autre, quant aux services offerts à ces gens par le bureau en question. A un certain moment, lorsqu'on immatriculait un navire, son équipage était automatiquement assuré en matière de soins médicaux. L'avènement du régime d'assurance-maladie a supprimé cette disposition et c'est peut-être la même chose en ce qui touche le privilège concernant le transport de différents articles hors taxe, comme les cigarettes et le rhum.

M. Mahoney: Un certain nombre de choses pourraient en effet être touchées; mais il n'est pas question du bureau des douanes et de l'accise. L'immatriculation n'est effectuée que cette fois-là. En général, et surtout dans les provinces maritimes, peu de changements sont apportés aux documents des bateaux de pêche, après leur immatriculation. Il n'y a pas beaucoup de modifications apportées au cours des années aux hypothèques et autres choses du genre.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): S'il se produit quelque chose prochainement je ne vous dérangerai pas, je dérangerai le ministère du Revenu national.

Le sénateur Smith (Colchester): En ce qui concerne l'évaluation de la propriété dans les ports où cette évaluation des propriétés personnelles est effectuée, il me semble me rappeler que le port d'immatriculation d'un navire était considéré comme l'endroit où le navire pouvait être évalué. Cette situation existe-t-elle encore?

M. Mahoney: Pourriez-vous expliquer, sénateur?

Le sénateur Smith (Colchester): Je vais vous donner un exemple. Un navire est immatriculé à Lunenburg en Nouvelle-Écosse. Les évaluateurs de cette région évaluent tous les navires immatriculés à Lunenburg comme propriété personnelle appartenant à un propriétaire, peu importe qui il est, et les tribunaux ont déterminé que cette évaluation était exacte. Parce que le navire a été immatriculé à cet endroit, devait se conformer aux lois d'évaluation de la Nouvelle-Écosse. Certains navires se sont rendus dans d'autres ports des provinces de l'Atlantique où ce problème n'existait pas. Je me demande si cette situation existe encore.

[Text]

Mr. Mahoney: I would think there could be some change in the provincial interpretation, to the extent that the courts would not say, "Well, there is now a central registry system, the ship is actually registered at a central registry in Ottawa, and therefore that is where the assessment should take place." Whatever assessment they make, they would make it at the home port of the ship. This bill does contain provisions dealing with the home port.

We had to include that kind of provision because formerly the home port of the ship was the port of registry, and under a local system that created no problem. We do have provisions in here which allow the owners of the ship to name a home port as being the place either where the ship is usually moored or where it is usually doing business or where the owners reside. The effect of it is really the same as under a port system.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Smith (Colchester): Turning to the remarks the witness made about a continuing program of legislation to establish the full maritime code—and, indeed, that is referred to in the various debates in the previous editions of this bill—there would be a total of five books. We now have two. What is the estimate of when the remaining books may be placed before Parliament?

Mr. Mahoney: That is a very good question. As I said at the beginning, the legislative history of this bill actually dates back to 1973. This is its third run-through. One tends to be very cautious in estimating how quickly legislation can be put together. I can say, however, that at the next stage of the legislation a great deal of the work of consultation with industry has already been done. That legislation, for example, will include provisions dealing with personnel on the ship. A great deal of the work of consultation has already been done—and with very favourable results, I might add, when one recalls that in consulting on that sort of legislation one is dealing really with labour-management problems and the consultation must take place with both unions and the operators of the ships.

It is quite possible that within a year's time the legislation dealing with that part of the code will be ready and can be introduced. I would suspect that within the next two or three years major progress would have been made and the books should be ready by then.

Senator Burchill: Is there any limit to the size of vessels which have to be registered?

Mr. Mahoney: There is no upper limit. A ship of any size may be registered. However, we have maintained a distinction, just as there is a distinction now between a registered ship and a licensed small craft. We have maintained for this legislation a dividing line between the registered ship, the large vessel—which can be any size—and a registered small craft. That dividing line is 10 metres in length. The registration of a small

[Traduction]

M. Mahoney: A mon avis, on pourrait modifier l'interprétation provinciale, dans la mesure où les tribunaux ne diraient pas: «Il existe maintenant un bureau central d'enregistrement, le bateau est en fait immatriculé au bureau central d'Ottawa, il doit donc être évalué à cet endroit.» Peu importe l'évaluation effectuée, elle le serait au port d'attache du navire. Le présent bill ne renferme pas de dispositions à ce sujet.

Nous avons dû prévoir ce genre de dispositions parce qu'anciennement le port d'attache d'un navire constituait son port d'immatriculation et cela n'entraînait aucune difficulté dans le cadre d'un système local. Le bill contient des dispositions qui permettent au propriétaire d'un navire de désigner comme port d'attache soit le port dans lequel son navire mouille ordinairement, soit celui dans lequel le propriétaire fait ordinairement affaire, soit finalement le port de la localité où le propriétaire réside en permanence. Ces dispositions ont le même effet que s'il existait un système portuaire.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Smith (Colchester): A propos des observations faites par le témoin au sujet d'un programme législatif permanent visant à établir un Code maritime complet—et, en fait, on en parle dans les nombreux débats auxquels ont donné lieu les textes précédents du projet de loi—comprenant cinq volumes. Nous en avons maintenant deux. Quand croyez-vous que les trois autres seront déposés devant le Parlement?

M. Mahoney: C'est une très bonne question. Comme je l'ai dit au début, l'histoire de ce projet de loi, sur le plan législatif, remonte à 1973. C'est la troisième fois qu'il est étudié. Il faut être prudent lorsqu'on estime la rapidité avec laquelle une loi peut être rédigée. Néanmoins, je peux dire qu'au prochain stade de l'étude de la loi, une grande partie des travaux de consultation entre le gouvernement et l'industrie aura déjà été expédiée. Cette loi contiendra notamment des dispositions relatives à l'équipage des navires. On a déjà expédié une grande partie des travaux de consultation—et lorsque je pense que l'étude de ce genre de loi soulève des problèmes de gestion de main-d'œuvre et que la consultation doit s'effectuer entre le gouvernement et, d'une part, les syndicats ouvriers et d'autre part, les propriétaires de navires, je peux dire que les résultats des travaux déjà accomplis sont très favorables.

Il est très possible qu'avant un an, la législation relative à cette partie du code aura été rédigée et pourra être présentée au Parlement. J'ai l'impression qu'avant deux ou trois ans, nous aurons fait des progrès considérables et que la rédaction des autres volumes sera terminée.

Le sénateur Burchill: Y a-t-il une limite dans les dimensions des navires qui doivent être immatriculés?

M. Mahoney: Il n'y a pas de limite maximale. Tous les navires, même s'ils sont très grands, peuvent être immatriculés. Toutefois, nous faisons toujours une distinction, tout comme nous distinguons maintenant entre un navire immatriculé et une petite embarcation immatriculée. Nous avons maintenu, aux fins de cette loi, une ligne de démarcation entre le navire immatriculé c'est-à-dire le navire de grande taille—qui peut

[Text]

craft under this legislation takes the place of the old licensing system under the Canada Shipping Act.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Smith (Queens-Shelburne): I noted the language used by one of the parliamentary secretaries when the bill was disposed of in the House of Commons on May 6. He referred to the maritime code provisions of the former bill as being found quite acceptable to all concerned. He went on to describe the changes as:

... reorganization, updating and revision of Canadian maritime law ...

Can you give us some more information with respect to what kind of revisions are hidden in this beautiful, legal hand-me-out?

Mr. Mahoney: I can give you some examples. One might be the change from a Commonwealth system, where a ship is registered as a British ship in Canada, to registration of a Canadian ship. That is revision of law. That creates an entirely new system.

Perhaps of more importance, from a legal point of view, are changes that are made in this legislation to enable Canada to ratify certain international conventions. One of those is the Convention on the Arrest of Seagoing Ships. For example, in this legislation there is a provision which, in certain cases, allows a plaintiff in an action to arrest the sister ship of a vessel which has caused damage.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Where would I find that specific item in the bill? It has quite an important interest, you know.

Mr. Mahoney: The sister ship provisions are contained in book I, in clause BI-20. This deals with the arrest of ships, and states the cases where a sister ship—that is, another ship owned by the same owner—may be arrested.

Senator Smith (Queens-Shelburne): This, as I understand it now, would mean that if a ship of some foreign nation is doing damage to the lobster traps of a Canadian ship, for example, and that ship is observed by the enforcement officers as having done so, but she escapes beyond the legal reach of that arresting vessel, the next time one of those vessels of that particular nation comes into a port, or within arresting distance, the second one can be arrested. Is that correct?

Mr. Mahoney: With this reservation. I think you said “another ship of that nation”, but it must be another ship of the same owner, and not just any other ship of that flag. It has to be another ship belonging to that same owner.

[Traduction]

être de n'importe quelle grosseur—et les embarcations immatriculées. Le clivage a été fixé à dix mètres de longueur. Conformément à ce texte de loi, l'immatriculation d'une petite embarcation se fait suivant l'ancien système de permis, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): J'ai noté au passage les termes utilisés par un des secrétaires parlementaires lorsque le projet de loi a été adopté par la Chambre des communes le 6 mai dernier. Il a dit que tous les intéressés jugeaient tout à fait acceptable les dispositions de l'ancien projet de loi sur le code maritime. Selon lui, les changements intervenus consistaient en:

... une modernisation de l'organisation et une révision du droit maritime canadien.

Pouvez-vous nous donner un aperçu de ces révisions qui sont dissimulées dans ce compte rendu juridique?

M. Mahoney: Je peux vous en donner des exemples. Ainsi, le système qu'avait adopté le Commonwealth a été modifié pour permettre à un navire immatriculé sous pavillon britannique au Canada d'être immatriculé sous pavillon canadien. Cela constitue une révision de la loi et crée un système entièrement nouveau.

D'un point de vue juridique, les modifications qui ont été apportées à ce texte de loi pour permettre au Canada de ratifier certaines conventions internationales sont peut-être plus importantes. L'une de celles-ci est la Convention sur la saisie des navires long-courrier. Par exemple, il existe une disposition dans ce texte de loi qui, dans certains cas, permet au plaignant, engagé dans des poursuites judiciaires, de saisir un navire appartenant au même propriétaire que le navire qui a causé les dommages.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Où pourrais-je trouver cet article dans le projet de loi? C'est très intéressant, vous savez.

M. Mahoney: Les dispositions sur les navires appartenant au même propriétaire figurent dans le livre 1, article BI-20. Cet article traite de la saisie des navires et cite les cas où un navire appartenant au même propriétaire peut être saisi.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Si je comprends bien, si un navire battant pavillon étranger endommage par exemple les pièges à homard, d'un navire canadien au vu et au su des agents chargés de l'application de la loi mais dépasse les zones territoriales, le prochain navire battant le même pavillon qui entre dans un port, ou qui peut être saisi, le sera. Est-ce exact?

M. Mahoney: Oui, à cette réserve près. Je crois que vous avez dit: «un autre navire du même pays», mais il faut que cet autre navire appartienne au même propriétaire, et non pas qu'il batte simplement le même pavillon. Il doit s'agir d'un autre navire appartenant au même propriétaire.

[Text]

Senator Smith (Queens-Shelburne): I was thinking in terms of a country where all the ships would be owned by the one nation.

Mr. Mahoney: Even in such countries, senator, they do have corporate arrangements which differentiate between various ships. In some of the Iron Curtain countries, for example, it would appear that because they are state-owned they are all under the same ownership; but they do follow the same corporate arrangements as we do, in actual fact.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Is the fact that you have just stated going to weaken the opportunities we will have of getting compensation for damage that is done and escaped from?

Mr. Mahoney: I do not think so. Although they do have corporate arrangements, generally they are not as extensive as one would find in a capitalist country. As you know, under the system that some people use, you have single ship incorporations, which does defeat the sister ship arrest provision; but usually, in the eastern bloc country, the fleets are quite large.

The other thing, of course, that that would depend on, is this: not all actions are open to sister ship arrest. That is set out in section 20.

Senator Smith (Colchester): I am sorry to have interrupted you right then, but if I had not done so I might have lost the opportunity. Do you have any other examples that it would be important for us to have?

Mr. Mahoney: Another point of revision which I think perhaps is important is under the regulation-making clause, which provides that in clauses which are specifically named in the bill, before regulations can be made under those clauses, the draft regulation has to be published in the *Canada Gazette*, and representations may be heard on it. If the minister feels it to be necessary, there may be public hearings on the proposed regulation. While this does not apply to every regulation-making clause in the legislation, it is intended that it apply in the case of any regulations which could be deemed to be controversial in any way. This is a step forward, I think, in our legislative process.

Another example, from a purely administrative point of view, of a change over the past law is the ability, in the case of minor offences, to issue a ticket, and to serve a summons by mail, as is the case with an ordinary motor car. This, I think, in the case of very minor offences, is an administrative improvement.

Another area where there is a substantive change in the law is in the requirement that two-thirds of the directors of a ship-owning company must be Canadian citizens resident in Canada.

Another example would be in the change from a share system of ownership of vessels to a system in terms of which you can have any number of owners, but only ten of which may be registered as the owners. As I think many of you know,

[Traduction]

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Je pensais à un pays où tous les navires appartiendraient à l'État.

M. Mahoney: Même dans un tel pays, sénateur, il existe des accords de société qui établissent des différences entre les navires. Dans certains pays situés derrière le rideau de fer, par exemple, il semblerait qu'étant donné que tous les navires appartiennent à l'État, ils ont tous le même propriétaire; mais en fait, on observe dans ces pays des accords de société semblables aux nôtres.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Le fait que vous venez de mentionner diminue-t-il les possibilités d'obtenir une indemnisation pour un dommage dont l'auteur a pris la fuite?

M. Mahoney: Je ne le pense pas. Bien que ces pays établissent des accords de société, ceux-ci ne sont généralement pas aussi importants que ceux qu'on trouve dans les pays capitalistes. Comme vous le savez, selon le système utilisé par certaines nations, il existe des sociétés pour un seul bateau, ce qui met en échec la disposition concernant la saisie d'un navire appartenant au même propriétaire; mais généralement, dans les pays de l'est, les flottes sont très importantes.

Naturellement, la solution dépend également du point suivant: seules certaines actions peuvent être assorties de la saisie d'un navire appartenant au même propriétaire. C'est ce qui figure à l'article 20.

Le sénateur Smith (Colchester): Excusez-moi de vous avoir interrompu, mais si je ne l'avais pas fait, je n'en aurais peut-être plus eu l'occasion par la suite. Pouvez-vous nous donner un autre exemple intéressant?

M. Mahoney: Il existe un autre sujet important qui mérite d'être examiné; il s'agit de la disposition concernant le pouvoir d'établir des règlements, qui stipule qu'avant d'établir un règlement concernant certaines clauses expressément citées dans le projet de loi, le projet de règlement doit être publié dans la *Gazette du Canada*, et il peut faire l'objet d'un avis d'opposition. Si le ministre croit que c'est nécessaire, on pourrait tenir des audiences publiques sur le règlement envisagé. Cela ne s'applique pas aux articles réglementaires de la mesure législative, mais à tous les cas où les règlements pourraient soulever des controverses. Je pense qu'il s'agit d'un pas en avant dans le cadre de notre processus législatif.

Un autre exemple, d'un point de vue purement administratif, d'un changement par rapport à la loi antérieure se retrouve dans la possibilité pour les délits mineurs, d'émettre un billet et d'envoyer un mandat de comparution par la poste comme c'est le cas pour les automobiles ordinaires. J'estime qu'il s'agit là d'une amélioration.

Il existe un autre secteur où on vote un changement important dans la loi: l'obligation que les deux-tiers des directeurs d'une flotte de navires soient citoyens canadiens, résidant au Canada.

On a apporté d'autres changements: le système d'acquisition d'un navire par achat d'actions est remplacé par un système en vertu duquel il pourrait y avoir un nombre indéfini de co-propriétaires; cependant, on ne saurait légalement reconnaître

[Text]

the system of ownership which exists under the Canada Shipping Act, and which goes back through the English Merchant Shipping Act for hundreds and hundreds of years, is a system which is based on there being 64 shares in a ship. This has now been changed so that there can be any number of persons owning a ship, but only ten of which may be registered. Otherwise the whole situation would become very unwieldy.

Along with that, however, we have also made the change that someone who holds part of a ship or all of the ship in trust may now be registered as a trustee for the actual beneficial owners of the ship. Under the system we have had in the past a trustee could not be registered as a trustee; he was actually registered as the owner of the ship. This caused a number of difficulties, and great hardship in some instances. I know of cases, for example, in the Atlantic provinces, where a person would hold a vessel as trustee for a group of fishermen, or perhaps even a whole village, and then, as the owner, he would simply dispose of the ship and could not be challenged. That system has therefore been changed so that if someone is holding as a trustee he is registered as a trustee in order to protect the rights of the real owners.

These are just some examples—I think probably the major examples—of the revisions of law which have taken place here.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Thank you for pointing those out. If you think of others that you consider we should be aware of, I know you will break in some time and put them on our record.

Senator Smith (Colchester): With reference to the restriction to ten of the number of owners that can be registered, there frequently are, as you mentioned, substantially more than ten people who own shares in a ship. How is it envisaged that the other owners, aside from the ten permitted, can be protected? Is it with reference to this trustee provision?

Mr. Mahoney: That would be the usual way of doing it. Even now, where there is a large number of people registered as the owners of a ship, there is very often some sort of trust arrangement; but it does not work very well because the trustee is actually registered as the owner. This, therefore, should not cause difficulties, for example, in the Atlantic provinces, where fishing boats are owned by large groups, in some cases.

Senator Smith (Colchester): Let us say, for example, that there are 20 owners. Only ten of them can be registered. I presume, to protect the other ten there would have to be a trust agreement with one or more of the ten registered owners.

Mr. Mahoney: Yes. That is the way it would work.

[Traduction]

plus de dix co-propriétaires. Comme bon nombre d'entre vous le savent, le système de propriété institué par la Loi sur la marine marchande du Canada, et qui s'est inspiré de la Merchant Shipping Act, loi séculaire anglaise, est un système axé sur l'émission de 64 actions pour chaque navire. Cela a été modifié et maintenant, le navire peut appartenir à un nombre indéfini de personnes, mais seulement 10 d'entre elles peuvent être légalement reconnues co-propriétaires. Autrement, la question deviendrait trop complexe.

Dans la même optique, nous avons décidé que la personne à qui appartient une partie ou l'ensemble d'un navire en fiducie pouvait maintenant être officiellement considérée comme fiduciaire, à l'avantage des co-propriétaires du navire. D'après le vieux système, la qualité de fiduciaire ne pouvait pas être reconnue officiellement, celui-ci était plutôt reconnu comme le propriétaire du navire. Cela a causé beaucoup de problèmes et même d'énormes difficultés dans certains cas. Je connais, par exemple, un cas, dans les provinces de l'Atlantique, où une personne a gardé un bateau en tant que fiduciaire pour un groupe de pêcheurs ou peut-être même pour tout un village; en tant que propriétaire, cette personne aurait pu se défaire du bateau sans que personne ne puisse contester sa décision. Par conséquent, on a changé ce système, de sorte que quelqu'un qui agit en qualité de fiduciaire, est inscrit comme fiduciaire afin de protéger les droits des propriétaires effectifs.

Ce sont simplement quelques exemples, à mon avis probablement les principaux exemples, des révisions de la loi qui ont été effectuées ici.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Je vous remercie de nous signaler ceux-là. Si vous pensez à d'autres que nous devrions connaître, j'espère que vous interviendrez afin qu'ils puissent figurer dans notre procès-verbal.

Le sénateur Smith (Colchester): En ce qui concerne la décision de limiter à dix le nombre de propriétaires qui peuvent être inscrits, il arrive fréquemment, comme vous l'avez mentionné, que plus de dix personnes sont les propriétaires d'un navire. A part les dix propriétaires autorisés, comment envisage-t-on de prévoir la protection des autres propriétaires? Cette disposition qui définit le rôle du fiduciaire assure-t-elle cette protection?

M. Mahoney: Ce serait le moyen habituel de l'assurer. Même maintenant, bien qu'on puisse inscrire un grand nombre de personnes à titre de propriétaire d'un navire, il y a souvent un genre d'accord de fiducie; mais cet arrangement n'est pas très satisfaisant parce que c'est en fait le fiduciaire qui est inscrit comme propriétaire. Par conséquent, cette mesure ne devrait pas créer de difficultés, par exemple, dans les provinces de l'Atlantique ou dans certains cas, des bateaux de pêche appartiennent à des groupes importants de personnes.

Le sénateur Smith (Colchester): Disons, par exemple qu'il y a 20 propriétaires. Dix d'entre eux seulement peuvent être inscrits. Je suppose qu'afin de protéger les autres dix propriétaires, un accord de fiducie devra être conclu avec un, ou davantage, des dix propriétaires inscrits.

M. Mahoney: Oui. C'est ainsi qu'on procéderait.

[Text]

Senator Smith (Colchester): Then, when the ten wanted to do anything that would affect title to the ship, I presume the authorities would say, "What about the people for whom you are trustees?"

Mr. Mahoney: They would not be able to do anything if it conflicted with the terms of the trust instrument.

Senator Smith (Colchester): Where would the trust instrument be kept?

Mr. Mahoney: It could be filed as part of the registration.

Senator Bourget: Have there been any objections raised by the banking association? I do understand, Mr. Chairman, that they will appear before this committee. I wondered if they appeared before the committee of the other house and, if so, in the main, what were their complaints? Did they want to amend the bill as we have it now?

Mr. Mahoney: The answer to that is that when Bill C-61 was before the Commons committee no representatives from the banks appeared. It is possible at a future date, concerning another bill that would be dealing with other parts of the maritime code, that they might wish to make representations at that time. They may wish to appear when we are dealing with something like ship mortgages, for example. The banks become more involved in that area than in the actual registration. When the owners are dealing with the bank, for the most part they are dealing as an incorporated company, in any event. Therefore, the number of persons registered as owners, for the most part, is only the one company.

Senator Bourget: May I ask you, Mr. Chairman, if you have received a request from the banking association to appear before our committee on this new bill?

The Chairman: You are just two minutes ahead of me. I was going to say that we have received information from the Canadian Bankers' Association, and I was going to read a letter saying that they wish to forward a brief and to appear before this committee.

Senator Bourget: That was the purpose of my question.

The Chairman: I had the letter right in front of me and you got in ahead of me.

Senator Bourget: I apologize, Mr. Chairman.

The Chairman: Apology accepted.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, Mr. Mahoney spoke of publication of draft regulations in the *Canada Gazette*. I agree that that is certainly a step forward, but how big a step depends upon how many people read the *Canada Gazette*. I do not know the actual circulation of this paper, but I know that a great many of those who get the *Canada Gazette* do not read it and only a very small proportion of the people who would be interested in this sort of thing are subscribers. I wonder if any consideration has been given to advertising in some medium that would reach more interested people.

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Dans ces conditions, lorsque les dix propriétaires inscrits voudraient effectuer toute transaction qui toucherait le titre de propriété du navire, je suppose que les autorisés diraient: «Qu'en pensent les personnes que vous représentez en qualité de fiduciaire?»

M. Mahoney: Il ne serait pas en mesure d'effectuer ces transactions si elles étaient contraires aux conditions de l'acte de fiducie.

Le sénateur Smith (Colchester): Où garderait-on l'acte de fiducie?

M. Mahoney: Il pourrait être déposé dans le cadre de l'inscription.

Le sénateur Bourget: Les associations de banquiers ont-elles soulevé des objections? Je crois comprendre, monsieur le président, qu'elles comparaitront devant le comité. Je me demande si elles ont déjà comparu devant le comité de l'autre chambre et, dans l'affirmative, quels étaient essentiellement, leurs griefs? Voudaient-elles modifier le Bill dans sa forme actuelle?

M. Mahoney: Je vous dirai que lorsque le Bill C-61 a été présenté devant le Comité de la Chambre, aucun représentant des banques n'avait comparu. Plus tard, à l'occasion de la présentation d'un autre Bill sur d'autres parties du code maritime, elles manifesteront peut-être le désir de comparaître, comme lorsque nous aborderons la question des hypothèques sur les navires. Les banques s'intéressent davantage à ce domaine qu'à celui de l'enregistrement des navires. Lorsqu'un armateur fait affaire avec une banque, du moins dans la plupart des cas, il le fait au nom d'une société incorporée, de toute façon. Par conséquent, dans la plupart des cas, le certificat d'enregistrement ne comporte qu'un propriétaire, la société à qui appartient le navire.

Le sénateur Bourget: Puis-je vous demander, monsieur le président, si l'association des banquiers a demandé de comparaître devant le comité au sujet de ce nouveau bill?

Le président: Vous me devancez de deux minutes. J'allais vous dire que j'ai reçu une lettre de l'Association des banquiers canadiens dans laquelle cette association manifeste le désir d'envoyer un mémoire et de comparaître devant le Comité.

Le sénateur Bourget: C'était l'objet de ma question.

Le président: J'avais la lettre devant moi mais vous m'avez devancé.

Le sénateur Bourget: Je m'excuse, monsieur le président.

Le président: J'accepte vos excuses.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, M. Mahoney a parlé de la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada*. J'en conviens qu'il s'agit là d'un pas en avant, mais vous admettez que la portée de cette mesure dépend beaucoup du nombre de personnes qui lisent la *Gazette du Canada*. Je ne connais pas le tirage de cette publication, mais je sais qu'une bonne partie de ses abonnés ne la lisent pas et qu'il n'y a qu'une très faible proportion de gens parmi ceux que la chose intéresserait qui y sont abonnés. Je me demande si l'on étudie actuellement la possibilité de publier ces avis dans

[Text]

Mr. Mahoney: I think the answer to that is the actual publication in the *Canada Gazette* is not so important. What really is important is the obligation to place that advertisement in the *Canada Gazette*. As long as that obligation exists, it means that officials of the Department of Transport, for example, know that if they do not consult with industry, if they do not make people aware that either there is going to be this kind of regulation or that a regulation has actually been published, then they know that there is going to be a great deal of complaint made if the latter goes through without there having been any publication at all. Unfortunately, if one tried to advertise more widely in private newspapers, it would be difficult to determine, in every case, in what part of the country the interest lies. That sort of system could be open to much more criticism. I think the main protection here is the obligation to publish in an official journal such as the *Canada Gazette*. As long as that exists, it means that consultation is in fact taking place. It has to take place, otherwise there would be many complaints.

Senator Smith (Colchester): I do not disagree with anything Mr. Mahoney has said, except in one instance. I find it difficult to follow his reasoning that advertising in some additional way would be likely to lead to some sort of difficulty which he did not specify.

Mr. Mahoney: The only difficulty is, sir, that if in an individual case, for example, it was decided to advertise, say, in eastern Canada because it was felt that there was no concern in the west on something like this, and if in fact a concern did develop, then, of course, there would be the complaint that it had not been advertised right across the country. It creates a greater susceptibility to complaint.

Senator Smith (Colchester): That sounds like a decision not to inform some people and, thus, improve the situation because some others might complain that they had not been. That does not sound convincing.

Mr. Mahoney: Occasionally, when a regulation or even a piece of legislation is being prepared, the drafters of that legislation, with the best of intentions, do not recognize that it may be of concern in some part of the country that they have not thought of at all. To give you an example, on the first two occasions when this legislation was published as Bill C-216, originally, in 1973, and as Bill C-61 in 1975, there was no objection made anywhere in the country about the centralization of registry. It was only months after the second official publication that objections were received from the west.

I think it has to be recognized that it is not sufficient to just publish something, even if it is published as a bill in Parliament. It is the job of officials to make sure that anyone who may be interested in a piece of legislation or in a regulation is informed. Doing it in the *Canada Gazette* is really the only official way of doing it. It does not prohibit officials from going further than that, if they think it necessary.

[Traduction]

des journaux qui atteignent un plus grand nombre de gens intéressés.

M. Mahoney: Je crois que la réponse à cette question c'est que le fait de publier dans la *Gazette du Canada* n'est pas, en soi, tellement important. Ce qui importe surtout, c'est l'obligation de placer cette annonce dans la *Gazette du Canada*. Du moment que cette obligation existe, il en découle, par exemple, que les représentants du ministère des Transports savent que, s'ils ne consultent pas l'industrie, s'ils ne préviennent pas la population qu'on va établir tel règlement, ou que tel règlement a déjà été publié, il y aura beaucoup de plaintes. Malheureusement, si on voulait pousser plus loin la publication, en recourant aux journaux privés, il serait difficile de déterminer, dans chaque cas, quelle partie du pays est la plus intéressée. Cette sorte de système pourrait donner lieu à beaucoup plus de critiques. Je crois que la principale protection, dans ce cas, c'est l'obligation de publier dans un organe officiel comme la *Gazette du Canada*. Du moment que cette obligation existe, la consultation existe réellement. Il faut qu'elle existe, sans quoi il y aura beaucoup de plaintes.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Mahoney, sauf sur un point. Je comprends difficilement son raisonnement lorsqu'il dit que le fait d'annoncer de d'autres façons nous vaudrait probablement des difficultés qu'il n'a pas précisées.

M. Mahoney: Le seul problème, monsieur, c'est que si, par exemple, dans un cas particulier, on décidait d'annoncer, disons dans l'Est du Canada, en croyant que la question n'intéresserait pas l'Ouest, et si, en réalité, l'Ouest s'y intéressait, alors, bien sûr, on se plaindrait de ce que l'annonce n'a pas été publiée partout au pays. Cela serait encore plus susceptible de donner lieu à des plaintes.

Le sénateur Smith (Colchester): Il semble qu'on veuille décider de ne pas renseigner certaines personnes et, partant, de ne pas améliorer la situation, parce que certaines autres personnes pourraient se plaindre de ne pas avoir eu les renseignements. Cela ne me paraît pas très convaincant.

M. Mahoney: A l'occasion, quand un règlement, ou même une loi, est en préparation, ceux qui sont chargés de rédiger la loi, ou le règlement, en question, sans être de mauvaise foi, ne se rendent pas compte que la question peut présenter de l'intérêt dans certaines parties du pays, contrairement à leur attente. Par exemple, lorsqu'on a publié cette loi pour la première fois sous le titre de bill C-216, en 1973, et ensuite de bill C-61, en 1975, aucune région du pays ne s'est prononcée contre la centralisation de l'enregistrement. Ce n'est que plusieurs mois après la deuxième publication officielle que l'Ouest a fait connaître ses objections.

Je crois qu'il est essentiel de reconnaître qu'il n'est pas suffisant de publier des renseignements, même si c'est dans un bill du Parlement. Les hauts-fonctionnaires sont responsables de faire connaître les lois et les règlements à tous les intéressés. La publication dans la *Gazette du Canada* n'est que la façon officielle de le faire. Cela n'empêche pas les hauts-fonctionnaires de prendre d'autres dispositions s'ils en voient la nécessité.

[Text]

Senator Smith (Colchester): As a matter of fact, does it not seem to you that the fact that complaints about changes or proposed changes to legislation were slow in coming in really only indicates that people were very slow in finding out about the proposed changes?

Mr. Mahoney: Partly that, and partly that people do not always recognize that a change might affect them. For example, on those registry provisions there were people from the west coast who sat on a committee that went over all of these provisions before they were actually published in the bill. Yet, even that did not arouse any great interest on the west coast. People who are dealing with their ordinary business, unfortunately, as you said yourself, do not read the *Canada Gazette*, they do not read *Hansard*, and they do not always see what is happening in Parliament. Really, no amount of publication is going to correct that situation. It is really the job of public officials to make sure that they keep in touch with industry and interested persons to make sure they are informed.

All we are trying to do in this legislation is to set up some official procedure requiring publication so that a regulation cannot be made law until it has been published. That still does not either prevent or prohibit officials from advertising further.

Senator Smith (Colchester): Yes, although I suspect that they are not likely to take great advantage of that open-ended authority to advertise elsewhere.

Mr. Mahoney: I think that that is happening more frequently because officials have more and more through the years recognized that if consultation does not take place and people are surprised by a piece of legislation it just does not work.

Senator Smith (Colchester): The coastal provisions were withdrawn. I suppose the intention is to bring them forward again in some different form. Can you estimate when we are likely to encounter them again in Parliament?

Mr. Mahoney: It is a little difficult to say, sir. I might estimate that it would be soon, because the discussions with the provinces and with industry have taken place, the bill has actually been drafted and the department is just at the point of publishing a position paper which will describe the policy and describe the differences between what is now being proposed and what was proposed in Bill C-61. That position paper could be published even as early as a week from now so that the whole matter will become public quite soon.

Senator Smith (Colchester): As a matter of drafting, where will it fit into these books—one, two, three, four or what?

Mr. Mahoney: Eventually, it will be incorporated into book V which covers the voyage. But is an entirely separate piece of legislation at this stage.

Senator Smith (Colchester): It will not become a portion of the maritime code, then?

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): De fait, ne vous semble-t-il pas que les plaintes concernant les projets de modification de la loi ont été lentes à nous parvenir, et que cela indique qu'il s'écoule beaucoup de temps avant que les gens aient connaissance des changements proposés?

M. Mahoney: En partie oui, et aussi parce que les gens ne se rendent pas compte tout de suite qu'un changement peut les toucher. Par exemple, certaines personnes de l'Ouest ont siégé au comité qui a étudié les dispositions sur l'enregistrement avant même qu'elles ne soient publiées dans un bill. Pourtant, cela n'a pas contribué à augmenter l'intérêt sur la côte ouest. Les gens qui s'occupent de leurs affaires quotidiennes, comme vous l'avez dit vous-même, ne lisent malheureusement pas la *Gazette du Canada*, ni même le Journal des débats; ils ne savent pas toujours ce qui se passe au Parlement. J'estime que la quantité de publications ne changera rien à la situation. Il incombe vraiment aux hauts-fonctionnaires fédéraux de maintenir un bon contact avec l'industrie et tous les intéressés et de s'assurer que ces derniers sont renseignés.

Cette loi vise seulement à créer une procédure officielle stipulant qu'un règlement doit être publié avant qu'il ne devienne loi. Cela n'empêche tout de même pas les hauts-fonctionnaires de faire de la publicité.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui, mais je soupçonne qu'ils ne profiteront pas de cette possibilité de faire plus de publicité.

M. Mahoney: Je crois que cela se produit plus fréquemment parce qu'avec les années, les fonctionnaires reconnaissent de plus en plus que, s'il n'y a pas consultation et que la population est surprise par une loi, rien ne va plus.

Le sénateur Smith (Colchester): Les dispositions concernant les côtes ont été retirées. Je suppose qu'on a l'intention de les présenter à nouveau sous une forme différente. Savez-vous quand elles sont susceptibles d'être soumises à nouveau au Parlement?

M. Mahoney: C'est assez difficile à dire, Monsieur. J'oserais croire qu'elles le seront très bientôt, car les discussions avec les provinces et l'industrie ont eu lieu, le bill est rédigé, et le ministère est sur le point de publier un document qui décrira la politique et les différences entre ce qui est maintenant proposé et ce qui l'était dans le bill C-61. Ce document d'intention pourrait être publié dès la semaine prochaine, de sorte que toute cette question sera rendue publique sous peu.

Le sénateur Smith (Colchester): Pour ce qui est de la rédaction, où ce document se classera-t-il dans ces livres, dans le premier, le deuxième, le troisième, le quatrième, ou dans un autre?

M. Mahoney: Il sera peut-être inclu au livre cinq, qui porte sur le voyage. Mais au stade actuel, il s'agit d'une loi entièrement différente.

Le sénateur Smith (Colchester): Il ne fera pas partie du code maritime alors?

[Text]

Mr. Mahoney: Not at this stage; but for convenience at some stage in the future it should be incorporated into book V.

Senator Bourget: Mr. Mahoney, could you tell us more about the training of qualified personnel? When Senator Cook moved second reading of this bill he said:

We are moving ahead with the construction of a Canadian ice-breaking bulk carrier for operation in the Arctic, and we are engaged with the industry and the provinces in improving our training techniques and facilities for ships' crews.

In the light of that, does this bill have anything to do with the training of qualified personnel? I understand that in some shipping organizations they definitely need qualified personnel.

Mr. Mahoney: This bill itself has nothing to do with that at this stage, because it is only establishing the framework; but at a future stage of legislation it will have a great deal to do with it. There is, I understand, a program now in existence and going forward in co-operation with the provinces and with industry for improving education and qualification of ships' personnel. It does not directly affect anything in this legislation at this time, however.

Senator Bourget: Thank you.

Senator Burchill: In the legislation that will follow will there be any reference at all to the safety equipment of oil tankers bringing oil into Canada?

Mr. Mahoney: Yes, indeed, Senator Burchill. The safety provisions, for example, which are now contained in the Canada Shipping Act will all eventually form part of the maritime code, but they all have to be reviewed and revised before any legislation is prepared dealing with them. In the meantime, the Canada Shipping Act will continue to apply to them.

The Chairman: Honourable senators, we have another witness, Captain George Graves. Is there anything you wish to add, sir?

Captain George Graves, Director, Ship Safety, Coast Guard, Department of Transport: No, I have nothing to add to what has been already said, Mr. Chairman.

The Chairman: If it is agreeable to you, honourable senators, I will adjourn the meeting to the call of the Chair, leaving the matter open to further witnesses, because I understand the banking interests have representations they wish to make.

The committee adjourned.

[Traduction]

M. Mahoney: Pas pour le moment. Mais pour faciliter les choses, il sera peut-être inclus au livre cinq dans l'avenir.

Le sénateur Bourget: Monsieur Mahoney, pourriez-vous nous en dire davantage au sujet de la formation du personnel spécialisé? Lorsque le sénateur Cook a appuyé la deuxième lecture du bill il a déclaré:

Nous entreprenons la construction d'un vraquier brise-glace canadien qui opérera dans l'Arctique, et nous travaillons de concert avec l'industrie et les provinces pour améliorer nos techniques et méthodes de formation de l'équipage de navire.

A la lumière de cette déclaration, j'aimerais savoir si le présent bill porte sur la formation du personnel spécialisé, parce qu'il me semble que, dans certaines organisations de transport, on a besoin de personnel spécialisé.

M. Mahoney: Le projet de loi ne comporte pour l'instant aucune disposition à ce sujet car il ne s'agit pour l'instant que de déterminer le cadre de travail, mais à une étape législative ultérieure, il sera doté d'un bon nombre de dispositions. Je crois comprendre qu'il existe actuellement un programme portant sur la coopération avec les provinces et avec l'industrie en vue d'améliorer l'instruction et les qualifications du personnel navigant. Pour l'instant, toutefois, ce programme n'a rien à voir directement à l'heure actuelle au projet de loi.

Le sénateur Bourget: Merci.

Le sénateur Burchill: A une date ultérieure, le projet de loi traitera-t-il d'une façon ou d'une autre des installations de sécurité à bord des pétroliers transportant du pétrole au Canada?

M. Mahoney: Certainement, sénateur Burchill. Les dispositions relatives aux questions de sécurité qui sont à l'heure actuelle prévues par la Loi sur la marine marchande du Canada seront, éventuellement, regroupées dans un Code maritime, mais avant cela elles doivent toutes faire l'objet d'un examen et d'une révision avant d'être regroupées dans une Loi. Dans l'entretemps, les navires sont toujours tenus de se conformer aux dispositions de la Loi sur la marine marchande.

Le président: Honorables sénateurs, il nous reste à entendre un autre témoin le capitaine George Graves. Voulez-vous ajouter quelque chose monsieur?

Le capitaine George Graves, directeur de la sécurité maritime, garde côtière, ministère des Transports: Non, je n'ai rien à ajouter à ce qui a déjà été dit monsieur le président.

Le président: Si vous êtes d'accord honorables sénateurs, nous allons lever la séance jusqu'à nouvel ordre et nous en resterons là pour l'instant car je crois comprendre que les banques souhaitent faire quelques observations.

La séance est levée.

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport, (Maritime Code) *AND*
Captain George Graves, Director, Ship Safety, Coast Guard, Department of Transport.

M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du Ministre des Transports, (Code Maritime) *ET*
Le capitaine George Graves, directeur de la sécurité des navires à la Garde côtière canadienne, Ministère des Transports.



Second Session
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable J. CAMPBELL HAIG

Président:
L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Thursday, June 23, 1977

Le jeudi 23 juin 1977

Issue No. 3

Fascicule N° 3

Complete Proceedings on Bill C-46 intituled: "An Act to
amend the Aeronautics Act and the National
Transportation Act."

Seule et unique séance sur le bill C-46 intitulé: «Loi
modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale
sur les transports».

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*

The Honourable Maurice Bourget, P.C. *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Ex officio members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Wednesday, June 22, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Lang, seconded by the Honourable Senator Inman, for the second reading of the Bill C-46, intituled: "An Act to amend the Aeronautics Act and the National Transportation Act".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lang moved, seconded by the Honourable Senator Inman, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat le mercredi 22 juin 1977:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Lang, appuyé par l'honorable Sénateur Inman, tendant à la deuxième lecture du Bill C-46, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les transports».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lang propose, appuyé par l'honorable sénateur Inman, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 23, 1977
(6)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 10:00 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Haig, presiding.

Present: The Honourable Senators Bonnell, Denis, Flynn, Forsey, Haig, Langlois, Macdonald, Petten, Riley and Smith (*Queens-Shelburne*). (10)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Lang.

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to consider Bill C-46 intitled: "An Act to amend the Aeronautics Act and the National Transportation Act".

The following witnesses were heard in explanation of the said Bill: From the Department of Transport: Mr. A. R. Conboy, Director-General, Policy Advice; Mr. W. J. A. Hobson, Departmental General Counsel.

Following an opening statement by Mr. Conboy, the witnesses answered questions put to them by Members of the Committee.

On Motion of the Honourable Senator Langlois, it was *Resolved* to report the said Bill without amendment.

At 10:30 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 23 JUIN 1977
(6)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de l'honorable sénateur Haig (président).

Présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Denis, Flynn, Forsey, Haig, Langlois, Macdonald, Petten, Riley, et Smith (*Queens-Shelburne*). (10)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Lang.

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste du conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend l'étude du bill C-46, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les Transports».

Les témoins suivants sont entendus pour expliquer le bill: Du ministère des Transports: M. A. R. Conboy, directeur général, Conseils sur les politiques; M. W. J. A. Hobson, avocat-conseil du ministère.

Après une déclaration préliminaire de M. Conboy, les témoins répondent aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

Sur motion de l'honorable Sénateur Langlois, *il est décidé* de faire rapport dudit bill sans amendement.

A 10 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, June 23, 1977

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-46, intituled "An Act to amend the Aeronautics Act and the National Transportation Act", has, in obedience to the order of reference of Wednesday, June 22, 1977, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 23 juin 1977

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déferé le bill C-46 intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les transports», a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 22 juin 1977, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président

J. Campbell Haig

Chairman

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, June 23, 1977

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-46, to amend the Aeronautics Act and the National Transportation Act, met this day at 10 a.m. to give consideration to the bill.

Senator J. Campbell Haig (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are dealing this morning with Bill C-46, which was referred to this committee yesterday and which is an act to amend the Aeronautics Act and the National Transportation Act.

As witnesses we have from the Department of Transport: Mr. A. R. Conboy, Director General, Policy Advice, and Mr. M. J. A. Hobson, Departmental General Counsel.

Gentlemen, who is going to begin?

Mr. A. R. Conboy, Director General, Policy Advice, Department of Transport: Mr. Chairman, I thought I would make a short statement about the intent of Bill C-46.

Basically, it is in response to a decision by the Supreme Court of Canada in the Pacific Western Airlines case, which confirmed that the control of aeronautics is within the exclusive jurisdiction of the federal government; but if Parliament's intent is to control aeronautics, even where the crown is involved, either in the right of a province or in the right of the federal government, it must so state by making appropriate legislative changes. This bill states specifically that Parliament intends to control aeronautics.

The basic changes in response to the Supreme Court of Canada's decision are as follows. Any change in the control of an air carrier and a commercial air service through the acquisition of an equity or a debt interest of a carrier by a province would be subject to federal regulation. These provisions would only apply to acquisitions in respect of interprovincial and international carrier operations; that is, they would not apply if the carrier only carries on intraprovincial operations. There is an escape hatch that is provided whereby Governor in Council approval may be obtained in advance for acquisitions by provinces. Where such approval is obtained from the Governor in Council, existing and future licences would not be put in jeopardy on this basis alone.

At present we can only speculate on the circumstances under which the Governor in Council might refuse to approve an application by a province to acquire shares, but this would likely happen where the Governor in Council is satisfied that the transportation undertakings to which federal jurisdiction extends will be operated or controlled by a province with only the social and economic needs of that particular province in mind, to the detriment of the aeronautic needs of any other

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 23 juin 1977

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le projet de loi C-46, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les transports se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier ledit bill.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous étudions ce matin le projet de loi C-46 qui a été déféré au Comité, hier, et qui modifie la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les transports.

Nos témoins d'aujourd'hui viennent du ministère des Transports; il s'agit de MM. A. R. Conboy, Directeur général, Conseils sur les politiques, et M. J. A. Hobson, Conseiller juridique général du ministère.

Qui prendra la parole le premier, Messieurs?

M. A. R. Conboy, directeur général, Conseils sur les politiques, ministère des Transports: Monsieur le président, j'aimerais faire une courte déclaration sur la portée du projet de loi C-46.

Il s'agit essentiellement d'une réponse à une décision de la Cour suprême du Canada dans le cas de l'affaire *Pacific Western Airlines*, décision confirmant la compétence exclusive du gouvernement fédéral en matière aéronautique mais si le Parlement a l'intention de contrôler l'aéronautique, même quand la Couronne est impliquée, soit au nom de la province ou au nom du gouvernement fédéral, il doit le déclarer en adoptant les modifications législatives appropriées. Ce projet de loi déclare explicitement que le Parlement a l'intention de contrôler l'aéronautique.

Voici quelles sont les modifications essentielles faites à la suite du jugement de la Cour suprême du Canada: toute modification du contrôle d'un transporteur aérien et des services aériens commerciaux par l'acquisition d'actions ou de droits des créances d'un transporteur par une province serait assujettie à l'approbation du gouvernement fédéral. Ces dispositions ne s'appliqueraient que dans le cas de transporteurs aériens exploitant un service inter-provincial ou international; c'est-à-dire qu'elles ne s'appliqueraient pas dans le cas d'un transporteur aérien qui n'exploite qu'un service inter-provincial. Une porte de sortie prévoit que l'approbation du gouverneur en conseil peut être obtenue à l'avance dans le cas d'acquisitions faites par les provinces. Lorsqu'une telle approbation est donnée par le gouverneur en conseil, les permis en vigueur et éventuels ne seront pas mis en danger par ce seul fait.

Pour l'instant, nous sommes livrés aux hypothèses concernant les circonstances pouvant pousser le gouverneur en conseil à refuser d'approuver une demande faite par une province d'acquiescer des actions, mais cela pourrait arriver quand le gouverneur en conseil est convaincu que les services de transport qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral ne seront ni exploités, ni contrôlés par une province, dont il a en tête les besoins sociaux et économiques particuliers, au détri-

[Text]

province or provinces, or to the detriment of the aeronautic needs of Canada as a whole.

The guideline that we foresee being followed would be along the lines that if the acquisition would not lead the provincial government in question to emphasize provincial public interest at the expense of the broader national interest, then we believe that the Governor in Council would approve the acquisition of control.

The Chairman: Mr. Hobson, have you any comments you wish to make?

Mr. M. J. A. Hobson, Departmental General Counsel, Department of Transport: No, Mr. Chairman. I concur in what Mr. Conboy has said. His last comments are speculative, of course, because we cannot speak on behalf of the Governor in Council, nor can we speak on behalf of the Canadian Transport Commission.

We can hardly conceive of any factual situation in which, if a province made an application, it would not receive approval, unless the conditions were so obviously against the aeronautic interests of Canada as a whole. That is very speculative.

Senator Riley: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Conboy what the interest of the Government of Newfoundland is in Eastern Provincial Airways.

Mr. Conboy: I am sorry; I am afraid I do not know. I have heard various stories, and they have changed over time; but I believe the province has a fairly substantial interest in EPA at the present time.

Senator Riley: Do they have effective control, do you think?

Mr. Conboy: I do not believe so, but I am afraid I do not know.

Senator Riley: Well, in order to have control, would they have to have 51 per cent?

Mr. Conboy: "Control", as defined in the Canada Business Corporations Act, means that you can elect a majority of the directors, the presumption being that if you can elect a majority of the directors you can tell them how to vote on decisions taken within the board of directors.

Senator Riley: Well, if Newfoundland had a majority of directors in Eastern Provincial Airways, would it come within this act?

Mr. Hobson: If it had this control prior to the effective date, which I believe is April 4, it would not come within it.

Senator Riley: It would not?

Mr. Hobson: No; it is not a retroactive bill.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I do not want to give evidence, because I am not qualified to do so; but I am informed that Newfoundland is not a shareholder in EPA. They have guaranteed a certain sum of money, and they have representation on the board, just to protect their own interests.

Senator Petten: That is right.

[Traduction]

ment des besoins aéronautiques d'une autre province ou d'autres provinces ou au détriment des besoins aéronautiques de l'ensemble du Canada.

La ligne directrice qui, nous pouvons le prévoir, sera suivie consistera probablement à veiller à ce que l'acquisition ne conduise pas le gouvernement provincial en question à valoriser l'intérêt public provincial aux dépens de l'intérêt national plus large, et dans ce cas nous pensons que le gouverneur en conseil approuverait l'acquisition.

Le président: M. Hobson, auriez-vous des observations à faire?

M. M. J. A. Hobson, conseiller juridique général du ministère, ministère des Transports: Non, monsieur le président. J'appuie les propos de M. Conboy. Ses dernières remarques sont d'ordre théorique, bien entendu, puisque nous ne pouvons pas parler au nom du gouverneur en conseil, ni en celui de la Commission canadienne des transports.

Il nous est difficile d'imaginer une situation concrète où, après qu'une province ait fait une demande, elle essuierait un refus, à moins que les conditions ne soient évidemment contraires aux intérêts aéronautiques de l'ensemble du Canada. Mais c'est un cas purement théorique.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Conboy pourquoi le gouvernement de Terre-Neuve s'intéresse à la société *Eastern Provincial Airways*.

M. Conboy: Excusez-moi, mais je l'ignore malheureusement. J'ai eu vent de plusieurs histoires qui ont changé avec le temps; mais je pense que la province a à l'heure actuelle, des intérêts assez importants dans la EPA.

Le sénateur Riley: La province y a-t-elle des intérêts prépondérants, à votre avis?

M. Conboy: Je ne pense pas, mais malheureusement je l'ignore.

Le sénateur Riley: Mais devrait-elle pour avoir la main haute, posséder 51 p. 100 des actions?

M. Conboy: Le «contrôle» dont parle la Loi sur les corporations commerciales canadiennes signifie que vous pouvez élire une majorité des directeurs, et l'on suppose que dans ce cas vous pouvez leur dire comment voter à propos de décisions prises au niveau du conseil d'administration.

Le sénateur Riley: Si Terre-Neuve avait élu la majorité des directeurs de la *Eastern Provincial Airways*, ce projet de loi s'appliquerait-il dans ce cas?

M. Hobson: Si ce «contrôle» existait à une date antérieure à la date d'entrée en vigueur, qui est le 4 avril, me semble-t-il, le projet de loi ne s'appliquerait pas.

Le sénateur Riley: Il ne s'appliquerait pas?

M. Hobson: Non, il n'a pas d'effet rétroactif.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je ne tiens pas à faire une déposition, car je n'ai pas la compétence pour le faire; mais on me dit que Terre-Neuve ne détient aucune action dans l'EPA. Cette province a garanti une certaine somme d'argent, et elle n'est représentée au conseil d'administration seulement que pour protéger ses propres intérêts.

Le sénateur Petten: C'est exact.

[Text]

Senator Langlois: On that basis I do not think it would fall under this.

Mr. Hobson: I am not aware of their having any shareholdings. I am aware of there being some input of funds. However, my understanding of that is that that would have taken place at a time prior to the application of this bill.

Senator Forsey: We had an answer in the Senate on this subject, I think, from the Deputy Leader. My recollection is that I asked a question on that, and the Deputy Leader, on behalf of the government, gave us the information he has just repeated here.

Senator Flynn: Would there be any other province having an interest in Eastern Provincial Airlines? I am thinking of New Brunswick or Prince Edward Island, for example.

Mr. Conboy: Not to my knowledge.

Senator Flynn: Would you tell us the facts of the Pacific Western Airlines case which gave rise to the action that was decided by the Supreme Court of Canada?

Mr. Hobson: Perhaps I could answer that. The facts in that case were that there was an acquisition of shareholdings which amounted to about 98 per cent, if I recall correctly. The question, under section 19 of the regulations enacted pursuant to the Aeronautics Act, was as to whether or not an acquisition of that type would fall under the jurisdiction of the CTC. The two issues were, in the first place, the act did not state that it was applicable to a province and, secondly, the act talked in terms of a change in air services, as opposed to a change in control of an air carrier. Mr. Justice Spence said that he would say that an acquisition, in terms of the wording, "change of air services" would not give the CTC jurisdiction, because that did not have to do with a change in control of the ownership of a corporation. Mr. Justice Spence did not answer the question as to whether or not the act had to state that it was applicable to a province.

The Chief Justice of the Supreme Court said that the act had to state that it was applicable to a province, but he was not convinced that the mere use of the words, "air services", as opposed to "air carrier", would preclude a review by the CTC of an acquisition of shares of a carrier providing air services. We therefore had to cover both points in the bill.

Senator Flynn: The suit was launched by the Government of Canada, was it?

Mr. Hobson: No, it was launched by the air carrier itself.

Senator Flynn: You mean the air carrier, Pacific Western Airlines?

Mr. Hobson: Yes. Pacific Western Airlines questioned the jurisdiction of the CTC.

Mr. Conboy: It appealed the decision of the Federal Court that they had to get CTC approval.

[Traduction]

Le sénateur Langlois: À mon avis donc, cela ne suffit pas pour qu'elle tombe sous les dispositions du projet de loi.

M. Hobson: Je ne suis pas au courant du fait que la province détiendrait des actions, mais je sais qu'il y a un certain investissement. Si je comprends bien, cela se serait produit antérieurement à la date d'entrée en vigueur de ce projet de loi.

Le sénateur Forsey: Le leader adjoint au Sénat nous a, je crois, donné une réponse à ce sujet. Si ma mémoire est bonne j'ai posé une question exactement à ce sujet et le leader adjoint nous a, au nom du gouvernement, donné les renseignements qu'il vient de nous répéter ici.

Le sénateur Flynn: Y aurait-il une autre province ayant des intérêts dans la *Eastern Provincial Airlines*? Je pense par exemple aux provinces du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Conboy: Pas à ce que je sache.

Le sénateur Flynn: Pourriez-vous exposer les faits qui, dans le cas de la Pacific Western Airlines ont donné lieu au litige qu'a tranché la Cour suprême du Canada?

M. Hobson: Je pourrais peut-être répondre à cette question. Il y a eu acquisition d'environ 98 p. 100 des actions, si ma mémoire est bonne. En vertu de l'article 19 des règlements édictés auparavant à La loi sur l'aéronautique, la question était de savoir si une acquisition de ce genre tombait sous la juridiction de la CTC. Il y avait deux éléments à considérer: premièrement la loi ne stipulait pas si elle s'appliquait à une province, deuxièmement elle était libellée en fonction d'un changement de services aériens, par opposition à un changement dans le contrôle d'un transporteur aérien. Selon le juge Spence, une telle acquisition, en fonction du libellé «changement dans les services aériens» ne rendait pas la CTC compétente, parce qu'elle n'avait rien à voir avec un changement dans le contrôle de la propriété d'une société. Le juge Spence n'a pas répondu à la question, à savoir si la loi devait stipuler qu'elle s'appliquait à une province.

Le juge en chef de la Cour suprême a affirmé que la loi devait stipuler qu'elle était applicable à une province, mais il n'était pas convaincu que le seul emploi des mots «services aériens», par opposition à «transporteur aérien», empêchait une révision, par la CTC, d'une acquisition d'actions d'un transporteur assurant des services aériens. Nous avons dû régler les deux questions dans le bill.

Le sénateur Flynn: La poursuite a été intentée par le gouvernement du Canada, n'est-ce pas?

M. Hobson: Non, par le transporteur aérien lui-même.

Le sénateur Flynn: Lorsque vous parlez du transporteur aérien, voulez-vous dire la *Pacific Western Airlines*?

M. Hobson: Oui, la société *Pacific Western Airlines* a mis en doute la compétence de la CTC.

M. Conboy: Elle en a appelé de la décision de la Cour fédérale, à savoir qu'elle devait obtenir l'approbation de la CTC.

[Text]

Senator Flynn: Who launched that suit before the Federal Court?

Mr. Conboy: My understanding is that it was undertaken as a result of a request by the CTC.

Senator Flynn: I see. It was therefore indirectly by the government?

Mr. Hobson: My understanding of this, having acted in it, was that it was probably a section 28 application, whereby they wanted to get the direction of the court as to jurisdiction on a question of law.

Senator Flynn: They were questioning the acquisition of shares by Alberta; they were not questioning the transfer of the head office from Vancouver to Alberta?

Mr. Hobson: No. That was clear. There was an order of the Governor in Council, however, which at the same time said that there was to be no removal of the head office until such time as the Supreme Court of Canada has answered the question.

Senator Flynn: With respect to the guidelines that Mr. Conboy referred to, they are not official. They are an interpretation of what would be the policy of the government at this time. They could be changed at any time.

Mr. Conboy: That is right.

Mr. Hobson: A very speculative comment.

Senator Flynn: Even if the commission approved a transfer of shares, does it require the approval of the Governor in Council?

Mr. Hobson: No, any province could acquire shares in a carrier, but it does so at its peril, so we have provided an amendment whereby it can seek approval of the Governor in Council, in advance, to remove that peril.

Senator Flynn: Let us say that the commission approves the acquisition, can the Governor in Council come and nullify the decision?

Mr. Hobson: I think so.

Senator Flynn: Is that the way it works?

Mr. Hobson: I think so.

Senator Flynn: In fact, under the legislation, the government can change its guidelines, or the prospective or hypothetical guidelines that Mr. Conboy referred to.

Mr. Conboy: I might mention that there are three steps: there is a prior Governor in Council approval that can be obtained by the province to acquire shares; there is still the requirement for CTC approval; and that CTC approval can be rescinded or changed by the Governor in Council. But, if the government has approved the acquisition in the first place, and not too much time has elapsed, I think the presumption is that it would not.

Senator Flynn: The commission would not have to rule.

[Traduction]

Le sénateur Flynn: Qui a intenté le procès devant la cour fédérale?

M. Conboy: J'ai cru comprendre qu'il découlait d'une demande de la CTC.

Le sénateur Flynn: Je vois, c'est donc le gouvernement qui a pris la décision indirectement.

M. Hobson: Si je comprends bien, puisque j'ai été mêlé à l'affaire, il s'agissait probablement d'une demande en vertu de l'article 28; le transporteur aérien voulait connaître la décision des tribunaux à l'égard de la compétence sur une question de droit.

Le sénateur Flynn: Il mettait en doute l'acquisition des actions par l'Alberta, pas le transfert de l'administration centrale de Vancouver à Alberta.

M. Hobson: Non. C'était clair. Cependant, il y avait une ordonnance du gouverneur en conseil qui, au même moment, a affirmé qu'il ne devait y avoir aucun transfert de l'administration centrale jusqu'à ce que la Cour suprême du Canada ait statué sur la question.

Le sénateur Flynn: Pour ce qui est des directives dont a parlé M. Conboy, elles ne sont pas officielles. Il s'agit d'une interprétation de ce que serait la politique du gouvernement à l'heure actuelle. Les directives pourraient être changées à n'importe quel moment.

M. Conboy: C'est exact.

M. Hobson: Voilà un commentaire très conjectural.

Le sénateur Flynn: Même si la Commission approuvait le transfert d'actions, doit-elle obtenir l'approbation du gouverneur en conseil?

M. Hobson: Non, une province est autorisée à acheter des actions dans un transporteur, mais elle le fait à ses propres risques. Nous avons donc inclus une modification selon laquelle il peut obtenir l'approbation anticipée du gouverneur en conseil, pour éliminer ce risque.

Le sénateur Flynn: Disons que la Commission approuve l'acquisition; le gouverneur en conseil peut-il infirmer cette décision?

M. Hobson: Je le crois.

Le sénateur Flynn: Cette façon de procéder est-elle la bonne?

M. Hobson: Je le crois.

Le sénateur Flynn: De fait, en vertu de cette loi, le gouvernement peut changer ses directives, ou les projets de directives hypothétiques dont a parlé M. Conboy.

M. Conboy: Je pourrais mentionner qu'il y a trois étapes: il y a une approbation préalable du gouverneur en conseil, qui peut être obtenue par les provinces qui veulent acheter des actions; vient ensuite la nécessité de l'approbation de la CTC; enfin, cette approbation peut être cassée ou modifiée par le gouverneur en conseil. Mais, si le gouvernement a approuvé l'acquisition au départ, et qu'il ne s'est pas écoulé trop de temps, je ne crois pas que le gouverneur en conseil le fasse.

Le sénateur Flynn: La Commission n'aurait pas à décider.

[Text]

Mr. Conboy: It still would have to rule because there may be other facts or perspectives that it has to take into account.

Mr. Hobson: This bill is not to interfere with the jurisdiction of the commission; it has to exercise its jurisdiction.

Senator Flynn: I did not understand too clearly the regulations concerning the operation of an air carrier. Did you say that the Supreme Court ruled an air carrier that was controlled by a province was not subject to the air regulations?

Mr. Hobson: It did not say that specifically. What it said was that the absence of a provision in the bill applying to a province meant that the CTC did not have jurisdiction.

Mr. Conboy: Not only the CTC, but the Department of Transport, in the Aeronautics Act, for safety regulations.

Senator Flynn: That was not in fact a question in the action; it was really only the acquisition of shares.

Mr. Hobson: Yes, because that was the only fact.

Senator Flynn: I do not think that any air carrier, controlled or not controlled by a province, has ever contended that it could just forget about the air traffic regulations.

Mr. Hobson: I think that is a fair comment. As I understand it, they have always voluntarily complied with the regulations.

Senator Flynn: But since you have had occasion to correct the first problem, you thought you might as well clear the whole situation?

Mr. Hobson: Yes. This is because there was a statement by the chief justice of the court which said that there is no doubt but that the federal jurisdiction extends, and if there is any doubt in anybody's mind that it occupied the field, it should occupy the field. That is basically it.

Senator Flynn: Not necessarily. If an air carrier does not operate exclusively in one province, it has to follow the federal regulations. We do not know what the Supreme Court would have ruled if it had ruled on that question. But for greater certainty—

Mr. Hobson: For greater certainty, and for purposes of the safety of aeronautics in Canada as a whole, I think it was prudent.

Senator Flynn: I agree with that. The main question of acquisition, although it remains a question-mark as to the guidelines that may be applied in the future—

Mr. Hobson: There is no question about that, yes. I really cannot speak to what the guidelines of government would be.

Senator Flynn: These are the answers that I was trying to get from Senator Lang last night.

Senator Lang: I wish you would have read my speech in the first place.

Senator Flynn: Well, I did.

[Traduction]

M. Conboy: Elle devrait quand même rendre une décision parce qu'il peut y avoir d'autres faits ou d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte.

M. Hobson: Le projet de loi ne cherche pas à intervenir dans la juridiction de la Commission; elle doit exercer sa propre compétence.

Le sénateur Flynn: Je n'ai pas trop bien compris les règlements concernant l'exploitation d'un transporteur aérien. Avez-vous dit que la Cour suprême avait décidé qu'un transporteur aérien contrôlé par une province n'était pas assujéti aux règlements?

M. Hobson: Pas tout à fait. J'ai dit que l'absence d'une disposition dans le bill s'appliquant à une province signifiait que la CTC n'était pas compétente en la matière.

M. Conboy: Non seulement la CTC mais aussi le ministère des Transports en vertu de la Loi sur l'aéronautique, pour des raisons de sécurité.

Le sénateur Flynn: De fait, le procès ne concernait pas cet aspect. Il s'agissait seulement de l'acquisition d'actions.

M. Hobson: Oui, par ce que c'était le seul fait.

Le sénateur Flynn: Je ne crois pas qu'un transporteur aérien, qu'il soit contrôlé ou non par une province, ait prétendu faire fi des règlements concernant la circulation aérienne.

M. Hobson: Je crois que le commentaire est justifié. Si je comprends bien, ils se sont toujours soumis volontairement aux règlements.

Le sénateur Flynn: Mais puisque vous avez pu corriger le premier problème, vous avez cru bon de régler toute la situation.

M. Hobson: Oui. En effet, le juge en chef de la Cour a confirmé la compétence du fédéral en ajoutant que dans l'incertitude, il faut partir du principe qu'il est compétent. C'est là l'essentiel.

Le sénateur Flynn: Pas nécessairement. Si les activités d'un transporteur aérien ne se limitent pas exclusivement à une province, il doit respecter les règlements fédéraux. Nous ne savons pas quelle décision la Cour suprême aurait rendue si elle avait dû trancher cette question. Mais pour être plus certain...

M. Hobson: Pour être plus certain, et compte tenu de la sécurité de l'aéronautique dans l'ensemble du Canada, je crois que la décision était prudente.

Le sénateur Flynn: Je suis d'accord. La question principale, celle de l'acquisition, bien qu'elle reste entière quant aux directives qui peuvent s'appliquer à l'avenir...

M. Hobson: Cela ne fait pas de doute. Je ne peux vraiment pas dire quelles seraient les directives du gouvernement.

Le sénateur Flynn: Ce sont là les réponses que je voulais obtenir du sénateur Lang, hier soir.

Le sénateur Lang: Vous auriez dû lire mon discours au départ.

Le sénateur Flynn: Je l'ai lu.

[Text]

Senator Riley: In a situation where the airline would only be operated intraprovincially, could the federal department deny access to those aircraft and control them by reason of the fact that they control the air traffic control at the airports?

Mr. Hobson: There is no question about the fact that because the act and the regulations would be applicable to a province, with respect to the safety implications, yes, it can; but with respect to acquisition and whatever else, it is very clear in the amending bill that it is not to apply to a strictly intraprovincial operation.

Senator Riley: They still come within the air traffic control regulations of the Department of Transport.

Mr. Hobson: That is right; there is no question about that.

Senator Riley: They may use private air strips, though.

Mr. Hobson: They can use private strips; for example, airports that are not under their control.

Senator Riley: Is this true in regard to filing a flight plan?

Mr. Conboy: Yes.

The Chairman: Are there any further questions?

Hon. Senators: No.

The Chairman: Are there any further comments by the officials?

Mr. Conboy: No.

The Chairman: Do you want to go through the bill clause by clause?

Hon. Senators: No.

The Chairman: Will somebody move that the title and the bill be reported without amendment?

Senator Langlois: I so move.

Senator Riley: I second the motion.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators, that I report the bill without amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Dans une situation où les activités de la compagnie aérienne se font dans la province, le ministère fédéral pourrait-il refuser l'accès à ces aéronefs et les contrôler en vertu du fait qu'il contrôle la circulation aérienne aux aéroports?

M. Hobson: Il ne fait pas de doute qu'étant donné que la loi et les règlements s'appliquent à une province, il le peut lorsqu'il s'agit de sécurité. Pour ce qui est de l'acquisition et de toute autre chose, il est très clair qu'en modifiant le bill, celui-ci ne s'applique pas à des activités strictement limitées à la province.

Le sénateur Riley: Ces dernières sont visées par les règlements du contrôle de la circulation aérienne du ministère des Transports.

M. Hobson: Cela va de soi, en effet.

Le sénateur Riley: Ils peuvent utiliser des pistes privées par exemple.

M. Hobson: Ils peuvent utiliser les pistes des aéroports qui ne sont pas contrôlées par ce ministère, par exemple.

Le sénateur Riley: Est-ce que cela vaut aussi pour l'enregistrement d'un programme de vol?

M. Conboy: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Des voix: Non.

Le président: Les hauts fonctionnaires veulent-ils faire d'autres commentaires?

M. Conboy: Non.

Le président: Est-ce que vous voulez étudier le bill article par article?

Des voix: Non.

Le président: Quelqu'un veut-il proposer que le titre et le contenu du bill soient renvoyés sans modifications?

Le sénateur Langlois: Je le propose.

Le sénateur Riley: J'appuie la motion.

Le président: Honorables sénateurs, adoptons-nous la motion demandant que je fasse rapport du projet de loi sans modification?

Des voix: Adoptée.

Le Comité suspend ses travaux.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. A. R. Conboy, Director-General, Policy Advice;
Mr. W. J. A. Hobson, Departmental General Counsel.

Du Ministère des Transports:

M. A. R. Conboy, directeur-général, Conseils sur les
politiques;
M. W. J. A. Hobson, avocat-conseil du Ministère.

CA 170-11
-10-11

Second Session
Thirtieth Parliament 1976-77



Government
Publications

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Deputy Chairman:
The Honourable MAURICE BOURGET, P.C.

Vice-Président:
L'honorable MAURICE BOURGET, C.P.

Tuesday, June 28, 1977

Le mardi 28 juin 1977

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Second proceedings on Bill C-41 intituled:

“An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof”.

Deuxième séance concernant le Bill C-41 intitulé:

«Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois.»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*

The Honourable Maurice Bourget, P.C. *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Ex officio members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the proceedings of the Senate, Wednesday, May 18, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cook, seconded by the Honourable Senator McIlraith, P.C., for the second reading of the Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lang moved, seconded by the Honourable Senator Paterson, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 18 mai 1977:

«Suivant l'Ordre du jour le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cook, appuyé par l'honorable sénateur McIlraith, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lang propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bil soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 28, 1977

(7)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Deputy Chairman, the Honourable Senator Bourget, presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Burchill, Côtteau, Denis, Eudes, Forsey, Langlois, Macdonald, McElman, Riley and Smith (*Colchester*). (11)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Asselin, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Greene and Quart. (4)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed its consideration of Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof."

The following witnesses were heard: From the Canadian Bankers' Association: Mr. J. W. Chisholm, Director of Management Development; Mr. J. F. Heal, Solicitor, Blake, Cassels & Graydon. Mr. Raynold Langlois, Counsel, on behalf of the following Associations: The St-Lawrence Shipowners' Association Inc. AND The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other protection and indemnity associations of the London Group, England. *From the Department of Transport:* Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code).

Mr. Chisholm read an opening statement and assisted by Mr. Heal, answered questions put to him by the Committee.

Mr. Langlois read an opening statement and answered questions put to him by the Committee.

At 12:35 p.m. the Committee adjourned until 2:30 p.m., this day.

AFTERNOON SITTING

(8)

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:30 p.m. the Deputy Chairman, the Honourable Senator Bourget, presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Burchill, Côtteau, Denis, Eudes, Langlois, McElman, Riley and Smith (*Colchester*). (9)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Greene and van Roggen. (3)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 28 JUIN 1977

(7)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Bourget (vice-président).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Burchill, Côtteau, Denis, Eudes, Forsey, Langlois, Macdonald, McElman, Riley et Smith (*Colchester*). (11)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Asselin, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Greene et Quart. (4)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité reprend l'étude du bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Les témoins suivants sont entendus: De l'Association des banquiers canadiens: M. J. W. Chisholm, directeur du développement administratif; M. J. F. Heal, avocat, Blake, Cassels et Graydon. M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom des associations suivantes: l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc. ET la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited et d'autres associations de protection et d'indemnisation du London Group d'Angleterre. *Du ministère des Transports:* M. J. J. Mahoney, conseiller spécial du ministère des Transports (Code maritime).

M. Chisholm fait lecture d'une déclaration préliminaire et, avec l'aide de M. Heal, répond aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

M. Langlois fait lecture d'une déclaration préliminaire et répond aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

A 12 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(8)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 14 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Bourget (vice-président).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Burchill, Côtteau, Denis, Eudes, Langlois, McElman, Riley et Smith (*Colchester*). (9)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Greene et van Roggen. (3)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Witness: Mr. Raynold Langlois, Counsel, on behalf of the following Associations: The St-Lawrence Shipowners' Association Inc. AND The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other protection and indemnity associations of the London Group, England.

The Committee resumed its consideration of bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof."

Mr. Langlois continued his presentation and answered questions.

During the course of the hearing, Mr. J. J. Mahoney, on behalf of the Department of Transport, made several statements and answered questions put to him by the Committee.

At 5:10 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Témoin: M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom des associations suivantes: L'association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc. ET la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited et d'autres associations de protection et d'indemnisation du London Group d'Angleterre.

Le Comité reprend l'étude du bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

M. Langlois poursuit sa présentation et répond aux questions.

Au cours de l'audience, M. J. J. Mahoney, au nom du ministère des Transports, fait quelques déclarations et répond aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

A 17 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 28, 1977

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-41, to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Maurice Bourget (Deputy Chairman) in the Chair.

The deputy Chairman: Honourable senators, before considering the bill before us, I would like to say that our chairman, Senator Haig, is unavoidably absent, so I have been asked to chair the meeting, unless you have any objection. You do not mind if I do chair the meeting?

Senator Langlois: Go ahead.

The deputy Chairman: We have on our agenda, as you know, this morning, Bill C-41, an act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof. As witnesses we have: Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport; Mr. R. L. Geoffrion, Q.C., who is with the Legislation Section Department of Justice; and Mr. L. Martineau, Chief of the Law Translation Service, Department of Justice. These gentlemen will be available to answer questions after hearing some of the briefs to be presented this morning.

If there are no objections, I propose to start with the Canadian Bankers' Association, and I would ask Mr. Chisholm, to join me up here. Mr. Chisholm is a representative of the Canadian Bankers' Association and Director of Management Development The Bank of Nova Scotia.

Mr. Chisholm would you please introduce the other representatives of your association appearing with you this morning?

Mr. J. W. Chisholm, representing the Canadian Bankers' Association, and Director of Management Development, The Bank of Nova Scotia: Mr. Chairman, honourable senators, thank you. Perhaps I may first introduce the gentleman on my right, who is Mr. James F. Heal, solicitor, from the law firm of Balke, Cassels & Graydon. On his right is Mr. Rick McIvor, who is also with the law firm of Balke, Cassels & Graydon. On his right is Mr. Gordon Stanley. Mr. Stanley is with Canadian Imperial Bank of Commerce and is chairman of the Canadian Bankers' Association *ad hoc* committee on the maritime code. Next to Mr. Stanley, and the most attractive member of our delegation, is Mary Duncan, Assistant Legal Adviser with the Canadian Bankers' Association.

The Deputy Chairman: On behalf of the members of the committee, I would like to welcome you all and thank you for appearing before the committee. Please proceed with your brief, Mr. Chisholm.

Mr. Chisholm: First, I would like to say a brief word of appreciation to the committee, Mr. Chairman, for being invit-

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 28 juin 1977

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été saisi du bill C-41, Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Maurice Bourget (vice-président) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, avant d'examiner le projet de loi dont nous sommes saisis, j'aimerais vous dire que notre président, le sénateur Haig, sous absent aujourd'hui; on m'a donc demandé de présider cette réunion, à moins que vous n'y voyez un inconvénient. Y voyez-vous un inconvénient?

Le sénateur Langlois: Non.

Le vice-président: Comme vous le savez, nous allons étudier ce matin le bill C-41, Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois. Nos témoins sont M. J. J. Mahoney, C.R., conseiller spécial du ministre des Transports, M. R. L. Geoffrion, C.R., qui appartient à la section juridique du ministère de la Justice, et M. L. Martineau, chef de la section de traduction des lois du ministère de la Justice. Ces messieurs pourront répondre aux questions, après avoir entendu certains des mémoires qui vont nous être présentés ce matin.

Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je propose de commencer avec l'Association des banquiers canadiens et je demanderai à M. Chisholm de bien vouloir venir ici. M. Chisholm représente l'Association des banquiers canadiens et est directeur du développement administratif à la banque de Nouvelle-Écosse.

M. Chisholm, voudriez-vous je vous prie, présenter les représentants de votre association qui comparaissent avec vous ce matin?

M. J. W. Chisholm, représentant l'Association des banquiers canadiens et directeur du développement administratif à la banque de Nouvelle-Écosse: Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. Je vais commencer par présenter ceux qui sont à ma droite. D'abord, James F. Heal, avocat, du cabinet Blake, Cassels and Graydon. A sa droite, se trouve M. Rick McIvor, qui travaille également au cabinet Blake, Cassels and Graydon. A sa droite se trouve Gordon Stanley. M. Stanley travaille à la Banque de commerce canadienne impériale et est président du comité spécial créé par l'Association des banquiers canadiens sur le Code maritime. A côté de M. Stanley se trouve l'élément le plus séduisant de notre délégation, Mary Duncan, qui est conseiller juridique adjoint à l'Association des banquiers canadiens.

Le vice-président: Au nom des membres du Comité, j'aimerais vous accueillir et vous remercier de comparaître devant nous. M. Chisholm, vous avez la parole.

M. Chisholm: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord remercier le Comité de nous avoir invité à discuter du mémoire

[Text]

ed to attend and speak to the brief which was submitted by the Canadian Bankers' Association last August. The brief we submitted, Mr. Chairman, confines itself to the various matters relating to registration both of large vessels and of small craft, and I would like to speak to those two items in turn.

First, may I speak to the points we would like to make regarding registration of large vessels. I do not pretend to be an expert on legal matters, and certainly not an expert on the proposed legislation. For this reason, our solicitor sits on my right, and I hope you will permit me to call upon him to answer questions at any time, if I may.

The Deputy Chairman: Certainly, Mr. Chisholm.

Mr. Chisholm: We believe that we have a small number of specific comments that could be helpful in consideration of this legislation.

If I understand the present system correctly, Mr. Chairman, each Canadian vessel has a so-called home port. Any financial or ownership transactions relative to that vessel occur at the home port. For instance, if a ship has a home port in, let us say, Vancouver, and there is a change in ownership, or should there be a financial transaction which requires a mortgage or other document to be filed, application is made at the registry office in Vancouver and the transaction is finalized on the spot. Under the proposed legislation of the maritime code the many points of registration are going to be centralized in a central registry that we understand will be located in Ottawa. To facilitate registration at various locations across Canada it is proposed to have a small number of deputy registrars' offices. We understand there will probably be five or six across Canada. A ship owner or a lender can file his legal document relating to change of ownership or relating to a loan at the office of one of the, let us say, five or six deputy registrars. Now the filing of the document at Vancouver, or Halifax, or Montreal, or Toronto—if these are to be the points—gives the interested party a valid registration. Our concern is not with regard to the point of whether there is a valid registration but regarding the matter of priority. If there should be two simultaneous transactions relating to the same vessel, under the proposed legislation each transaction may be registered at any one of the deputy registrars' offices. At the time of registration, each interested party will have a valid document. The question is one of time-lag. Each deputy registrar will subsequently forward his document to the central registry, but the point that is not clear is, which of those interested parties will have priority? This may appear to be just a technicality—I guess it is—but it seems to be a very important technicality that will be of much concern to owners, lenders and other interested parties.

Senator Greene: Is there any reason, in this day of the computer, why a centralized and computerized registry system cannot be used, instead of this rather prehistoric fashion of depending on the time that each fellow in each registry office happens to put down?

[Traduction]

qu'a présentée l'Association des banquiers canadiens en août dernier. Le mémoire que nous avons présenté, monsieur le président, traite exclusivement de l'immatriculation des gros navires et des petites embarcations et j'aimerais en parler aujourd'hui.

J'aimerais tout d'abord parler de l'immatriculation des gros navires. Je ne prétends pas être expert en matière juridique, et je ne connais pas à fond ce projet de loi. C'est pourquoi notre avocat se trouve à ma droite et j'espère que vous ne permettrez de lui demander de répondre à certaines questions.

Le vice-président: Certainement, M. Chisholm.

M. Chisholm: Nous avons à faire au sujet de cette loi quelques commentaires précis qui pourraient peut-être vous aider.

Si j'ai bien compris le système actuel, monsieur le président, chaque navire canadien a, ce que l'on appelle, un port d'attache. Toute transaction financière ou tout changement de propriétaire, concernant ce navire, ont lieu au port d'attache. Par exemple, si un navire a son port d'attache, disons, à Vancouver, et qu'il change de propriétaire, ou qu'une opération financière, par exemple, une demande d'hypothèque ou le dépôt de tout autre dossier, la demande doit être faite au bureau d'immatriculation de Vancouver et l'opération doit être effectuée sur place. D'après le nouveau Code maritime, les nombreux bureaux d'immatriculation seraient centralisés en un seul bureau qui serait situé à Ottawa. Afin de faciliter l'immatriculation sur le territoire national, la loi propose d'implanter un petit nombre de bureaux de conservateurs adjoints. Nous croyons qu'il y en aura probablement cinq ou six sur le territoire national. Le propriétaire ou de prêteur d'un navire peut déposer son dossier juridique concernant le changement de propriétaire ou concernant un prêt au bureau de l'un de ces cinq ou six conservateurs adjoints. Le dépôt du document à Vancouver ou à Halifax ou encore à Montréal ou à Toronto—si ces points sont considérés comme des ports d'attache—donne à la partie intéressée un titre d'immatriculation valide. Nous nous préoccupons moins des points pour lesquels il existe des facilités d'immatriculation valide que de la question de priorité. Ainsi, dans le cas de deux transactions simultanées portant sur le même navire, conformément au projet de loi, chaque transaction d'immatriculation peut-être effectuée indépendamment à l'un ou l'autre bureau du conservateur adjoint. Au moment de l'immatriculation, chaque partie intéressée devra être en possession d'un document valide. La seule question qui se pose est une question de décalage. Chaque bureau du conservateur adjoint devra, par la suite, envoyer les documents au bureau central. Ce qui n'est pas clair cependant porte sur la détermination de la partie prioritaire. Cela peut sembler n'être qu'une question de détail technique. Je crois que c'est le cas. Mais elle n'en est pas moins très importante et ne manquera certainement pas de préoccuper les propriétaires de navires, les créanciers ainsi que les autres parties intéressées.

Le sénateur Greene: Y a-t-il certaines raisons, à l'époque des ordinateurs, qui empêcheraient de disposer d'un système d'immatriculation central informatisé au lieu de recourir à ce type d'immatriculation, que je qualifierais de quelque peu

[Text]

Mr. Chisholm: As a matter of fact, in our opinion that would be the appropriate answer. It was suggested as an answer in the brief we have submitted. There are certain other problems, though, and if we have this first one in perspective, perhaps I may proceed to the next.

With regard to the computer, we believe that if there were to be six deputy registrars' offices across Canada, it would be very logical indeed—and, in fact, we find it difficult to conceive of any other situation—that there would be an online computer hookup between those six deputy registrars' offices and the central registry in Ottawa. Under that process, anyone filing a document at any one of the deputy registrars' offices would have an immediate or very nearly immediate registration at the central registry, and we presume there would be a facility at the deputy registrars' offices for a search of title or readout, or you might say confirmation, that the document has been recorded, and this readout would show the order of priorities—should there be other documents registered against the same vessel.

Senator Greene: Are you satisfied to have that power administratively, and put in estimates every year to get money for your computers, or would it not be more helpful to have the powers specified in the bill so that you have actual legislative powers for the expenses of computerizing centralized services?

Mr. Chisholm: I am not certain I understand the question fully sir. If the online computer hookup is between the central registry and the six deputy registrars' offices, those seven offices, including the central registry, would be almost as if they were one office in one location. As I see it, it would be a most satisfactory situation. Does that answer your question, sir?

Senator Greene: I was thinking more of the financing of your computer services. Most of us who have administered departments have gone through the problem of getting money for sophisticated computerized services, and have had to run through estimates every year for money for our computer services.

Mr. J. F. Heal, Solicitor, Canadian Bankers' Association: Blake, Cassels & Graydon: We believe that it would be a very desirable approach to have the authority in the legislation to, as you say, carry forward the commitment on the expenditure.

Mr. Chisholm: If I may go a step further, it is our understanding—and correct me if I am wrong—that although it is not in the proposed legislation, it is part of the proposal to extend the method of filing of documents, as a matter of convenience, to the several customs offices throughout Canada. We understand that there are approximately 69 customs offices in Canada. I would not think that all of these customs offices would be home base for vessels, but any

[Traduction]

préhistorique, qui dépend du bon vouloir de la personne qui se trouve dans un bureau d'immatriculation?

M. Chisholm: En fait, selon nous, cela serait la meilleure façon de faire. Nous l'avons suggérée dans le mémoire que nous avons déposé. Il y a néanmoins d'autres problèmes qui se posent, et si nous avons celui-là présent à l'esprit peut-être pouvons-nous passer au suivant.

En ce qui concerne l'emploi d'un ordinateur, nous pensons que s'il y avait six bureaux de conservateur adjoint au Canada, cela semblerait être une solution logique, et en fait, quant à nous, nous voyons mal comment il pourrait en être autrement, en effet il serait facile de disposer d'un ordinateur dans chaque bureau qui serait raccordé au bureau d'immatriculation central à Ottawa. De cette façon, tout dépôt de documents dans chacun des six autres bureaux secondaires serait immédiatement ou presque immédiatement répertorié au bureau central et nous supposons également qu'il existerait dans ces bureaux certains moyens qui permettraient de contrôler les renseignements consignés ou de confirmer le document d'immatriculation d'un navire et que en même temps il serait également possible de connaître l'ordre des priorités quant aux autres documents d'immatriculation portant sur le même navire.

Le sénateur Greene: Est-il suffisant que vous disposiez de pouvoirs d'un point de vue administratif, et que chaque année vous communiquiez vos estimations financières pour vos ordinateurs ou serait-il préférable que ces pouvoirs soient précisés dans le projet de loi de sorte que vous puissiez bénéficier de pouvoirs juridiques pour vous procurer l'argent nécessaire à vos services centraux informatisés.

M. Chisholm: Je ne suis pas sûr de bien comprendre la question, Monsieur. Ainsi, si les six bureaux des conservateurs adjoints sont raccordés par ordinateur au bureau central, ces sept bureaux y compris donc le bureau central, cela reviendrait en fait à n'avoir qu'un seul bureau à un seul endroit. Quant à moi, je crois que cette solution serait tout à fait satisfaisante. Cela répond-t-il à votre question, Monsieur.

Le sénateur Greene: Je voulais plutôt parler du financement des services informatisés. La plupart d'entre nous qui avons eu à gérer certains ministères avons dû faire face à des problèmes pour obtenir l'argent nécessaire à l'exploitation de certains services informatisés très complexes et chaque année il nous a fallu envoyer des estimations financières à ce sujet.

M. J. F. Heal, Avocat, Association canadienne des banquiers, Blake, Cassels & Graydon: Nous croyons qu'il serait souhaitable de disposer de certains pouvoirs en vertu du projet de loi comme vous le dites pour être en mesure d'accorder les subventions nécessaires.

M. Chisholm: Pour aller plus loin, nous avons cru comprendre, et veuillez ne pas hésiter à me corriger si je suis dans l'erreur, qu'en dépit du fait que ces mesures ne figurent pas au projet de loi, elles n'en font pas moins partie de la proposition visant à élargir le dépôt des documents aux divers bureaux de douane au Canada, ce qui, au demeurant, faciliterait les choses. Il existe approximativement 60 bureaux de douane au Canada. Je ne pense pas que tous ces bureaux sont des ports

[Text]

located at points where there are any vessels would be used in that manner.

At the present time the home port of a vessel may be at a point where there is a customs office, and the registration on a vessel can take place at a registry office, which is the customs office, and employees of the customs office attend to the registration.

We understand that under the proposal, the customs offices would be used as—may I refer to them as collection points?—a matter of convenience, so that the owner, lender, or other interested party, could proceed to the local customs office with his document and file it there. The matter is far from clear, but our understanding is that the customs office would act only as a collection point, as a matter of convenience. Their responsibility would be limited to forwarding the documents to the nearest deputy registrar's office, or to the central registry for formal filing. I do not see a great deal wrong with this procedure if it is to be regarded as a matter of convenience. However, I would like to suggest, for your consideration at least, that if our understanding is correct, the service that is being provided is limited to one of convenience, and the owner or lender could achieve the same effect by simply dropping his document in the mail and forwarding it to the central registry or one of the deputy registrar's offices.

What may be a little difficult at first is that owners are accustomed to having a positive registration take place at the customs office, which is the registry office, and when this legislation is enacted and regulations come into force the local people, the owners, could likely follow the very same procedures, but may not fully realize that, when they file a document at the customs office, rather than effecting registration or transfer they are merely using the customs office as a mail drop. We think it would be worth while to give full consideration to this point.

Senator Smith (Colchester): Have you considered the situation of the person who files an encumbrance, or makes a loan, say, and in security therefor takes an appropriate document in St. John's, Newfoundland? The owner of the ship may not be quite as scrupulous as you would like and he borrows some money on the same day from a fellow in Halifax, who takes his document down immediately, because his office is next door to the place in Halifax where registration can take place. The fellow in St. John's, who may have had his document signed first, has to wait till the post office gets it there, whether it goes by way of the local custom house drop or whether he puts it in the mail himself. Does that problem present itself to you as one of some significance?

Mr. Chisholm: Yes, it does. It is a matter that could be described as one of inconvenience, and also one of legal substance. Let us say it is a loan, in the normal course, if the loan transaction takes place at the ship's port of registry—or home port I believe it is called—the transaction can be con-

[Traduction]

d'attache pour les navires mais par contre ceux qui se trouvent aux points où il y a des navires pourraient l'être.

A l'heure actuelle, le port d'attache d'un navire peut être situé à un point où il y a un bureau de douane et l'immatriculation d'un navire peut avoir lieu au bureau d'immatriculation qui est le bureau de douane et ce sont les fonctionnaires du bureau de douane qui s'en occupent.

Nous croyons comprendre que conformément à la proposition qui a été faite, les bureaux de douane serviraient,—si je peux en parler ainsi, de point de regroupement—pour faciliter la tâche aux propriétaires, aux créanciers ainsi qu'aux autres parties intéressées qui pourraient se rendre au bureau de douane local avec les documents pour les déposer. Cette question est loin d'être claire mais nous croyons comprendre que les bureaux de douane ne serviraient de point de regroupement que pour accélérer les formalités. Leurs responsabilités se limiteraient à l'envoi des documents au bureau du conservateur adjoint le plus proche ou au bureau central pour que les documents y soient déposés officiellement. Je ne trouve pas qu'il y ait quelque chose à redire à cette procédure si elle doit faciliter les transactions. Toutefois, je voudrais vous proposer, afin que vous y pensiez et dans la mesure où nous avons bien compris, que ce service soit limité et que le propriétaire ou le créancier puissent déposer leurs documents en les envoyant tout simplement par la poste au bureau central ou à l'un des bureaux des conservateurs adjoints.

Ce qui peut sembler un peu difficile à première vue c'est que les propriétaires qui ont l'habitude de procéder à l'immatriculation de leurs navires au bureau de douane qui est également le bureau d'immatriculation et lorsque cette loi aura été promulguée et que les règlements d'application seront entrés en vigueur, que les personnes qui résident près des bureaux de douane, les propriétaires, puissent se prévaloir de la même procédure sans se rendre compte entièrement que lorsqu'ils déposent un document au bureau de douane plutôt que d'effectuer l'immatriculation ou le transfert, ils ne font qu'utiliser ce bureau de douane au titre de boîte postale. A notre avis il conviendrait de bien prendre cet aspect de la question en considération.

Le sénateur Smith (Colchester): Avez-vous pensé à celui qui contracte une hypothèque ou effectue un prêt et qui prend les garantis à St-Jean, Terre-Neuve? Le propriétaire de l'embarcation peut ne pas être aussi honnête que vous le voudriez; le même jour, il emprunte de l'argent d'un ami à Halifax, qui enregistre son document immédiatement, parce que le bureau d'enregistrement est tout près. La personne de St-Jean, dont le document a été signé le premier, doit attendre qu'on vienne prendre sa correspondance, que ce soit par le moyen d'un service local des douanes ou que se soit par les postes. Croyez-vous que ce genre de problème soit d'une quelconque importance?

M. Chisholm: Oui, je le crois. C'est une question qu'on estime problématique et aussi juridique. Supposons pour un instant que c'est un prêt; ordinairement, si cette transaction se fait dans le port d'enregistrement du bateau—ou le port d'attache, comme on l'appelle, la transaction peut être conclue

[Text]

cluded in one day. It is the same thing as buying a house subject to a mortgage. Your solicitor arranges the change in title registration of the mortgage and payment of the funds all at the same time. Perhaps you can envisage the situation where there is one solicitor in one location who can complete the documents in St. John's, Newfoundland, and the lender can have the funds available, if a loan is involved; but if the nearest deputy registrar's office is in, let us say, Halifax, the transaction cannot be concluded on the same day. The lender, if he is a prudent lender, should wait until the document is filed in Halifax and he has received confirmation back that the document has priority on the vessel, that no one else has effected some other form of document at the same time.

It is a question of inconvenience, but if the deputy registrars' offices have an on-line computer hookup with the central registry, in our opinion the inconvenience is one that everyone should be able to live with. We could not expect to have an on-line computer hookup at an unlimited number of locations across Canada.

Senator Smith (Colchester): How would that sort of inconvenience compare with the present situation from the point of view of both the lender and the borrower?

Mr. Chisholm: At the present time the transaction could be concluded at any point which is the vessel's home port, because that is where the vessel is registered, that is where the mortgage document is registered, that is where the loan transaction would be concluded, and it would all be done the same day.

Senator Greene: May I ask a supplementary question?

The Deputy Chairman: I am wondering if we could not let the witness explain his brief and then go back to questions. I wonder if members of the committee would prefer that instead of interrupting him.

Senator Smith (Colchester): I think you are right, Mr. Chairman, and I apologize for my interruption.

The Deputy Chairman: You do not have to apologize, senator; it is quite all right. I wanted to ask a question myself, but I thought I would let the witness explain his brief, and then members of the committee would be able to ask questions. Is that agreeable to all honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Riley: Subject to this, that we may ask questions where these witnesses and other witnesses make reference to specific clauses in the bill.

The Deputy Chairman: Could you do that?

Mr. Chisholm: Yes, sir.

You have allowed me to comment on the first two points in the brief. One, of course, is the registration at the proposed deputy registrars' offices, and the other is the proposed use of customs offices.

[Traduction]

le jour même. C'est la même chose que d'acheter une maison hypothéquée. Votre avocat apporte les modifications nécessaires aux titres, à l'enregistrement de l'hypothèque et aux paiements le même jour. Vous pensez peut-être au cas de l'avocat demeurant à Saint-Jean, Terre-Neuve et qui est habilité à émettre les documents; l'emprunteur pourra avoir immédiatement l'argent emprunté, s'il s'agit bien d'un prêt; mais si le bureau d'enregistrement local est situé, disons, à Halifax, la transaction ne pourra pas être compilée le même jour. L'emprunteur, s'il est prudent, va attendre que le document soit rendu à Halifax et qu'il ait reçu la confirmation disant qu'il a le droit à la priorité sur le navire, que personne d'autre n'a soumis en même temps d'autres documents.

Ce n'est pas tellement pratique, mais si les bureaux régionaux d'immatriculation étaient reliés à un ordinateur ou au bureau central, tout le monde pourrait, selon nous, s'accommoder de cet inconvénient. Nous ne nous attendons pas à ce qu'il y ait une foule de terminaux répartis dans toutes les villes du Canada.

Le sénateur Smith (Colchester): Par comparaison à la situation actuelle, quel genre d'inconvénients devrait alors supporter l'emprunteur et le prêteur?

M. Chisholm: A l'heure actuelle, la transaction peut se faire dans n'importe quel port d'attache du navire, parce que c'est l'endroit où le navire est immatriculé, parce que c'est l'endroit où les documents de l'hypothèque le sont également; c'est là que le prêt sera effectué, la même journée.

Le sénateur Greene: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le vice-président: Je me demande s'il ne serait pas mieux de laisser le témoin expliquer le contenu de son mémoire, puis poser des questions. Les membres du Comité ne préféreraient-ils pas cette façon de procéder plutôt que de l'interrompre constamment.

Le sénateur Smith (Colchester): Je pense que vous avez raison, monsieur le président, et je m'excuse d'avoir interrompu le témoin.

Le vice-président: Vous n'avez pas à vous excuser, sénateur. Je voulais moi-même poser une question, mais j'ai cru bon de laisser le témoin expliquer le mémoire, ce qui va permettre par la suite aux membres du Comité de poser des questions. Est-ce que tous les honorables sénateurs sont d'accords?

Des voix: Oui.

Le sénateur Riley: A condition que nous puissions poser des questions, lorsque ces témoins ou d'autres parlent d'un des articles du bill.

Le vice-président: Ça vous va?

M. Chisholm: Oui, monsieur.

Vous m'avez permis de passer des commentaires sur les deux premiers points du mémoire. Évidemment le premier se rapporte à l'immatriculation faite aux bureaux locaux d'immatriculation; le deuxième se rapporte à la proposition sur l'emploi des bureaux des douanes.

[Text]

We have only one other point to which we should like to address ourselves, and that pertains to the registration of small craft. My legal adviser tells me that a small craft is any craft with a motor of at least 10 horsepower, up to anything defined as a ship. I am not quite sure, Mr. Chairman, how big a ship has to be to be called a ship.

The Deputy Chairman: I am not either.

Mr. Chisholm: It is much larger than anything with 10 horsepower. It includes all the small outboard craft across the country up to a certain size, but I am not quite sure what that size is. In any event, all small craft, according to my loose definition, are licensed at local provincial registry offices all across Canada. This is a federal system, I believe.

Mr. Heal: If I may correct my colleague, Mr. Chairman, the legislation provides presently for a system of licensing of small craft. The taking of security on small craft, historically in Ontario—which is the only province of which I can speak, as a practising solicitor—is as personal property under the chattel mortgage legislation which has now in Ontario become The Personal Property Security Act. It is my understanding that the same type of procedure is valid with respect to the taking of security in each of the other provinces. However, the federal government, through the existing legislation and the regulations, does provide for a system of licensing. We refer to section BII-16 of Bill C-41, which contemplates a registry system to be established for small craft as well as the historic registry system which we have always had for ships. With respect to this one point, the concern that the Canadian Bankers' Association has is how the new title registration system which is being established will mesh with the existing security-taking systems in each of the provinces. The systems will be running in parallel.

Senator Greene: May I ask the witness whether there is any constitutional agreement on the part of the provinces to this new *modus operandi*? That is a sensitive area; we are walking into what has previously been provincial authority in connection with civil rights, taking it over with respect to shipping and biting off a fairly big area.

Mr. Heal: Mr. Chairman, we have no information as to any discussions the appropriate officials may have had with the provinces. We believe that the department is proceeding on the basis of constitutional authority for navigation and shipping with respect to this legislation. However, perhaps a representative of the department is present who could inform us as to that point.

The Deputy Chairman: Yes, I believe Mr. Mahoney can answer that question, but I wonder if it would not be preferable to wait until he appears as a witness. Then, Senator Greene, you could ask the question of him. Is that agreeable to you?

[Traduction]

Il y a un autre point que nous aimerions traiter, il s'agit de l'immatriculation des petites embarcations. Mon conseiller légal m'apprend qu'est considérée petite embarcation toute embarcation dont le moteur possède au moins dix chevaux et plus, c'est-à-dire tous les bateaux de cette catégorie non classée comme navire. Je ne suis pas certain, monsieur le président, à partir de quel tonnage une embarcation est considérée comme un navire.

Le vice-président: Je ne sais pas moi non plus.

M. Chisholm: C'est beaucoup plus gros que dix chevaux. Cela comprend toutes les petites embarcations de plaisance d'une certaine grosseur, mais je ne suis pas certain du tonnage. De toute façon, toute petite embarcation, selon ma définition, est dûment immatriculée à des bureaux locaux d'immatriculation répartis partout à travers le Canada. C'est un système fédéral, je crois.

M. Heal: Si je peux me permettre de corriger mon collègue, monsieur le président, la loi prévoit présentement un système de permis pour les petites embarcations. En Ontario, lorsqu'on prend des garantis sur une petite embarcation, je parle seulement de l'Ontario, puisque c'est dans cette province que j'y exerce le droit, l'embarcation est considérée comme une propriété personnelle, en vertu de la Loi de l'hypothèque mobilière, qui est d'ailleurs devenue la Personal Property Security Act de l'Ontario. Je crois que c'est le même genre de procédures qui est en vigueur en ce qui concerne les garantis prises dans toutes les autres provinces. Cependant, le gouvernement fédéral, par l'entremise des lois et des règlements actuels, prévoit un système d'immatriculation. Nous nous rapportons à la partie B II-16 du Bill C-41 qui envisage l'instauration d'un système d'immatriculation pour les petites embarcations ainsi qu'un système d'immatriculation de tous les propriétaires, comme cela existait auparavant. En ce qui concerne cet article, l'Association canadienne des banquiers se préoccupe du nouveau mode d'immatriculation qui sera instauré et qui va entrer en conflit avec le système actuel de garanti de chacune des provinces. Ce sera un système connexe.

Le sénateur Greene: Monsieur le témoin, puis-je me permettre de vous demander s'il existe un accord constitutionnel entre les provinces sur cette question du mode d'opération? C'est un domaine très contesté; nous empiétons sur un domaine qui relevait auparavant des provinces, en particulier quand il s'agissait des droits civils; si on enlève le secteur des navires, ce sera leur enlever un gros «morceau».

M. Heal: Monsieur le président, nous n'avons aucun renseignement concernant les discussions que les autorités compétentes auraient eu avec les provinces. Nous croyons que le ministère adapte les lois concernant la navigation et les navires à la lumière de l'autorité conféré par la Constitution. Cependant, peut-être qu'un témoin, représentant un ministère, pourrait nous renseigner sur ce sujet.

Le vice-président: Oui, je crois que M. Mahoney pourrait répondre à cette question; mais je me demande s'il ne serait pas préférable d'attendre qu'il vienne témoigner. Ainsi, sénateur Greene, vous pourriez nous poser la question; cela vous convient-il?

[Text]

Senator Greene: Yes, I will make a note of it and see if we can get it out at some point.

Mr. Chisholm: Further, on the point of registration of small craft, our first point really is a question of convenience. At the present time a small craft may be licensed at any one of a countless number of offices throughout Canada. If small craft are to be licensed, or registered, under the provisions of the maritime code, we foresee the same inconvenience, only in much greater numbers, as may be presented to the owners of large vessels who are not located at the points of the deputy registrars' offices.

If I may address myself to a slightly different point, this is quite routine, we realize, but we believe it is worth mentioning here. The point is how the new system may be phased in relative to smaller craft. There must be a nearly astronomical number of small craft registered under the provincial system throughout the country, and our initial understanding was that these craft would also need to be registered under the maritime code, so that we have a dual registration system. One of the routine questions is, whose responsibility would it be to notify the facility under the maritime code of the provincial registration? If the responsibility is that of the owner, what would happen to him if he failed to make that notification under the maritime code? The impression we have is that the system of dual registration appears to present an almost insurmountable number of difficulties. Perhaps the answer could be that, rather than have a dual system, if the federal system is to be used it could be phased in over a period of three or four years. It could perhaps involve an arrangement whereby all new registrations after a certain date would be brought about under the federal system and the existing registrations under the provincial system would be allowed to run the course and eventually lapse. Perhaps after a period of four or five years most mortgage documents there maybe would be paid and the numbers would be considerably diminished. At that time it may be a workable arrangement that any registrations could then be transferred. We do not propose to have all the answers, but we believe it to be a valid question and one about which we may be concerned.

I believe that completes my comments with respect to the various aspects, except that I would like to state that we realize full well that there will be subsequent books of the maritime code and, perhaps, at that time some of these points relating to priorities may be made clear. However, as I have stated, we believe that it is valid to raise these questions at this time, because reference is made to the deputy registrars and filing in the present book.

We will be very pleased, Mr. Chairman, to do our best to provide answers to any questions.

Senator Greene: Mr. Chisholm, under the present *modus operandi* does our banking system run into difficulties over priorities between provincial law, or provincial statutes stating under certain circumstances loan A will have priority over loan B, and the federal system governing such priority?

[Traduction]

Le sénateur Greene: Oui, j'en prends note, et nous essayerons de demander ce renseignement en temps opportun.

M. Chisholm: Toujours au sujet de l'immatriculation des petites embarcations, nous pensons surtout aux critères de commodité. Actuellement, on peut faire immatriculer une petite embarcation dans n'importe lequel des innombrables bureaux au Canada. Si ces petites embarcations doivent être enregistrées ou immatriculées en vertu des dispositions du Code maritime, nous aurons sans doute alors les mêmes difficultés, mais en nombre beaucoup plus grand, que ceux qui se posent aux propriétaires de grands navires, qui ne résident pas à proximité des bureaux des sous-conservateurs.

Je voudrais passer à une question légèrement différente, banale peut-être, mais il nous paraît utile d'en parler ici. Il s'agit de savoir comment le nouveau système peut graduellement entrer en vigueur pour les petites embarcations. Il doit y en avoir un nombre astronomique immatriculé sous la juridiction des provinces et nous avons d'abord cru qu'il faudra aussi les faire immatriculer en vertu du Code maritime, de sorte que nous avons un système d'immatriculation double. Une question évidente consiste à se demander qui devra se charger de déclarer l'embarcation aux services relevant du code maritime provincial d'immatriculation? Si cette responsabilité incombe au propriétaire, que se passera-t-il s'il omet de la déclarer en vertu du Code maritime? Nous avons l'impression que le système de double immatriculation présenterait un nombre de difficultés presque insurmontables. La solution consisterait peut-être à se défaire de cette dualité, et, s'il faut utiliser le système fédéral, il y aura lieu de l'échelonner sur trois ou quatre ans. Cela nécessiterait peut-être certaines dispositions, selon lesquelles, après une certaine date, toutes les nouvelles immatriculations passeraient par le système fédéral et celles qui relèvent actuellement du système provincial pourraient continuer à être valides pour éventuellement disparaître. Après quatre ou cinq ans, la plupart des hypothèques relatives aux embarcations seraient payées et leur nombre diminuerait considérablement. On pourrait alors s'entendre pour que toutes les immatriculations puissent être transférées. Nous ne prétendons pas avoir toutes les réponses, mais nous estimons que c'est une question que nous sommes en droit de nous poser.

Cela termine mes remarques sur ces divers aspects, mais je voudrais toutefois ajouter que nous comprenons fort bien que d'autres documents viendront s'ajouter au Code maritime, et ils éclairciront peut-être alors certaines des questions relatives aux priorités. Cependant, encore une fois, nous estimons légitime de poser déjà ces questions, car le Code actuel fait mention des sous-conservateurs et des documents à leur soumettre.

Monsieur le président, nous serions très heureux de répondre de notre mieux à toutes les questions.

Le sénateur Greene: Monsieur Chisholm, d'après les procédures en vigueur actuellement, existe-t-il des problèmes à l'égard de notre système bancaire? Je veux parler des priorités entre, d'une part les lois ou les statuts provinciaux exigeant que dans certaines circonstances, certains emprunts aient la priorité sur d'autres, et d'autre part le système fédéral régissant ces priorités.

[Text]

Is there a *modus operandi* now, or do the banks from time to time end up in court trying to determine who has priority over whom?

Mr. Chisholm: As far as I am aware, the system works very well. There is no question at all as to priorities, the reason being that if a large vessel is registered under the federal system, the registration and any documentation in respect thereof is registered at that vessel's home port, with the result that there is one point, and one point only, where these transactions can take place. There can be no question of priorities.

Under the provincial system relating to small craft, the very same situation applies; that is, the registration and other documents are filed at the appropriate local registry offices, so that, again, there is one point, and one point only, where these transactions can take place.

Senator Greene: Your answer, then, is that to date the provinces have accepted the jurisdiction of the federal government as it has existed until now and have claimed no area of priority in that sphere and, in addition, have tacitly accepted that small craft, however the "feds." may define them, are their baby.

Mr. Chisholm: That is my understanding, senator.

Senator Greene: The system, therefore, has worked up until now, and the question now is whether, in the interests of a more efficiently run system, among other things, we should take it one step further.

Mr. Chisholm: That is my understanding, senator, but my colleague, Mr. Heal, may have some additional comments to make.

Mr. Heal: The banks have had few untoward experiences, so far as I am aware, with respect to the existing system. You are correct in saying that the registration of a ship as a British ship under the existing legislation has been accepted from a constitutional standpoint. So far as I am aware, there has never been a challenge of the federal authority with respect to the requirement respecting the registration of a ship. I am not aware of any attack that has been made on the licensing requirements which have been imposed, but those requirements, I believe, were designed primarily from the standpoint of safety. They were not designed to set up a system of the recording of ownership or the recording of interests in small craft. Those facets have been left to, and dealt with, by the provinces. We have had relatively little in the way of untoward experiences with respect to small craft as a distinct type of personal property under the personal property security system of each of the provinces.

Senator Greene: So that small craft, as defined in the federal statute, have been accepted by the provinces as being a proper limitation of their jurisdiction under private property and civil rights, and ships, again as defined by the federal statute, have been accepted by the provinces as being within the federal domain constitutionally. To date, we have been on smooth waters insofar as that issue is concerned.

[Traduction]

Existe-t-il actuellement certaines modalités à cet égard? N'arrive-t-il pas que de temps en temps, les banques doivent entamer des poursuites pour essayer de déterminer les priorités?

M. Chisholm: Pour autant que je sache, le système fonctionne très bien. Il n'y a aucun problème au sujet des priorités, car si un grand navire est immatriculé d'après le système fédéral, l'immatriculation et tous les documents afférents sont enregistrés au port d'embarcation de ce navire, de sorte que ces opérations ne peuvent s'effectuer que dans un seul endroit. Il n'y a donc aucun problème de priorité.

Dans le système provincial, la même chose s'applique aux petites embarcations; en d'autres termes, les papiers d'immatriculation et les autres documents sont déposés aux bureaux locaux d'immatriculation appropriés, et donc là encore, ces opérations ne peuvent s'effectuer qu'à un seul endroit.

Le sénateur Greene: Vous diriez donc qu'à ce jour, les provinces ont accepté l'autorité du gouvernement fédéral telle qu'elle existait jusqu'à présent, sans revendiquer aucune priorité dans ce domaine, et, qu'elles ont aussi accepté tacitement que les petites embarcations, quelle que soit la définition que le fédéral puisse en donner, relèvent de leur compétence?

M. Chisholm: C'est ce que je crois comprendre, sénateur.

Le sénateur Greene: Le système a donc fonctionné jusqu'à présent, et il faut se demander maintenant si, entre autres, nous devrions faire un pas de plus pour assurer un système plus efficace.

M. Chisholm: C'est mon opinion, sénateur, mais mon collègue, M. Heal, a d'autres remarques à ajouter.

M. Heal: Pour autant que je sache, les banques ont eu très peu de difficultés avec le système actuel. Vous avez raison de dire que sur le plan constitutionnel, l'immatriculation d'un navire comme navire britannique, en vertu de la loi actuelle, a été acceptée. A ma connaissance, l'autorité du Fédéral quant aux prescriptions relatives à l'immatriculation d'un navire n'a jamais été contestée. Je n'ai jamais entendu parler de contestation à cet égard, et je crois que les prescriptions visaient essentiellement la sécurité. Elles n'avaient pas pour objet d'établir des dossiers sur les propriétaires ou propriétaires éventuels des petites embarcations, questions dont les provinces sont chargées. Nous avons eu relativement peu de difficultés relativement aux petites embarcations, comme type de biens personnels distincts, assujettis au système de sécurité des biens personnels de chacune des provinces.

Le sénateur Greene: De sorte que les provinces ont accepté la définition des petites embarcations qui figure dans la loi fédérale comme étant une limite convenable de leur juridiction à l'égard des biens privés et des droits de la personne; elles ont donc accepté la définition des navires de la loi fédérale comme relevant constitutionnellement des attributions du Fédéral. A ce jour, nous n'avons eu aucune difficulté dans ce domaine.

[Text]

Mr. Chisholm: That is my understanding, senator.

Senator Riley: Senator Greene raised the question of a computerized system of registration which would almost instantaneously inform the different offices or the central registry as to whether a particular instrument had been filed. Could that not be done by means of a Telex system hooking up the various registries across the country?

If there is an underwriting to go out on a certain day, the Ontario Securities Commission, usually by understanding, is advised by the various provincial authorities as to whether or not an issue has been cleared, with the result that that issue can be put on the market at the same time across the country. Would a similar system not be possible under the ship registration legislation?

Mr. Chisholm: Such a system could perhaps be made workable. We are suggesting that perhaps it would not be as quick or as effective as an on-line computer system. With an on-line computer system, the deputy registrar, having satisfied himself that the documents in a given transaction are correct, can have access to the central computer and record the documents and subsequently—and perhaps most importantly—obtain an immediate printout giving the history of that particular vessel.

The same procedure would be followed with a Telex system, except that such a system involves the manual transportation of information which has to be entered on one end and then picked up by someone and read at the other end and fed into the computer.

We are certainly not hung up as to whether the registration system is brought about by means of an on-line computer, a Telex system, or perhaps some other system of which I am not aware at the moment. The point we wish to make for your consideration is that the system which is used be an absolutely foolproof one so there can be no mixups or controversies regarding priorities.

Senator Riley: Could there not also be a burden imposed on the lender or the borrower—the lender, probably—in respect of the insertion of a caveat in the instrument itself to the effect that the instrument in question, whether it be a mortgage, a bond, or whatever, is subject to a prior mortgage, or whatever it might be, in favour of so-and-so, which mortgage was registered at such-and-such a place on such-and-such a date? If there is no such caveat in the instrument and there is a prior mortgage registered elsewhere, then the lender would be advancing funds at his own risk.

Mr. Chisholm: I believe that this same situation would exist with the system now in use. It would be a matter relating to the mortgage itself, as you have described, and the proper registration of the priority involved. My understanding is that this would be neither assisted nor complicated if the present system were to become a centralized computer system. I am not sure if my understanding is quite correct, so perhaps once again you will permit me to ask Mr. Heal if he has anything to say on the subject.

Mr. Heal: I think that the senator has put his finger on the concern that the Bankers' Association have, and that is that there be certainty at one point in time, whether this is based on

[Traduction]

M. Chisholm: Je crois que oui, sénateur.

Le sénateur Riley: Le sénateur Greene a parlé d'un système informatisé d'enregistrement qui informerait, presque instantanément, les différents bureaux ou le bureau central d'enregistrement du fait qu'un document particulier a été présenté. Cela ne pourrait-il pas être effectué par un système telex reliant les différents bureaux d'enregistrement du pays?

Si une assurance maritime doit paraître un certain jour, les différentes autorités provinciales informant, habituellement par entente l'Ontario Securities Commission, que l'émission a été approuvée. Elle peut donc paraître sur le marché en même temps partout dans le pays. Un système semblable ne serait-il pas possible dans le cadre de la Loi sur l'immatriculation des navires?

M. Chisholm: Un tel système serait peut-être possible. Il ne serait peut-être pas aussi rapide ou efficace qu'un ordinateur en système connecté. Avec un système de ce genre, le conservateur-adjoint, après s'être assuré que les documents d'une transaction donnée sont exacts, peut avoir accès à l'ordinateur central et enregistrer les documents. Cela lui permet par la suite, et c'est là peut-être le plus important, d'obtenir un imprimé immédiat relatant les antécédents d'un certain navire.

Il en irait de même d'un système telex, sauf qu'un tel système nécessite la transposition manuelle des renseignements qui doivent être introduits à une extrémité, recueillis et lus à l'autre extrémité par quelqu'un pour être ensuite introduits en mémoire.

Nous ne nous inquiétons certainement pas de la façon dont fonctionnera le système d'enregistrement, que ce soit par ordinateur en système connecté, par telex, soit peut-être par un autre système que je ne connais pas en ce moment. Nous voulons simplement vous dire que le système utilisé devra absolument être à toute épreuve pour qu'il ne puisse se produire de confusion ou de controverse concernant les priorités.

Le sénateur Riley: Mais ne pourrait-on pas imposer au prêteur ou à l'emprunteur, probablement le prêteur, de prévoir un avis d'opposition dans le document même indiquant que ce dernier, qu'il s'agisse d'une hypothèque, d'une obligation ou d'autre chose, est lié par une hypothèque antérieure, ou peu importe, en faveur de telle ou telle personne, que l'hypothèque a été enregistrée à telle et telle place, à telle et telle date. S'il n'y a pas d'avis d'opposition dans le document et qu'il existe une hypothèque antérieure enregistrée ailleurs, le prêteur prêtera alors à ses propres risques.

M. Chisholm: La même situation existerait, je crois, dans le système actuel. Il s'agirait d'une question liée à l'hypothèque même, comme vous l'avez décrit, et à l'enregistrement approprié de la priorité en question. A mon avis, la question ne serait ni résolue ni compliquée du fait que le système actuel devienne un système centralisé d'ordinateur. Je ne suis pas certain de bien comprendre et je demanderai peut-être à nouveau, si vous me le permettez, à M. Heal s'il a quelque chose à ajouter à ce sujet.

M. Heal: Le sénateur a, je crois, bien cerné le problème qui préoccupe l'Association des banquiers, c'est-à-dire la nécessité d'une certitude à un moment donné, que cette dernière se

[Text]

representations made by the registrar to the person tendering the document, or in some other fashion. The concern is that when the person presents the document or brings it into the registry point that there be a search facility which, within a reasonably short period, would tell that person that he either can purchase the vessel and pay the price to the owner or that he can make the loan to the fisherman and with the minimum of delay he will be assured that the bargain that he struck, the security he was to be given or the title he was to be given, is in fact his. Without there being a search facility at each point of registration, the person is left with the uncertainty of having to wait until the transmission is made from that point to some other point or in some other fashion ascertained by the person who is putting the document into the system. This may mean a more costly method of searches and use of lawyers at other points. If the central registry is to be in Ottawa you might always have to have people standing by in Ottawa so that if you phone and they say, "Yes, there is nothing on the title, you may make your loan." This to the mind of our colleagues is a more costly system than the system that we either have at present or would have if there was an instantaneous communication to the central point and a communication back before the registrar put his stamp on the document, so that one could rely on the registration stamp as either an assurance of the validity of title or an assurance of validity that there was no other document ahead. In this fashion when you went to the point of registry you would have that assurance either as to the document or as to your priority in the case of a loan. So you put your finger right on the point; it is the assurance that the person who stands in the registry wishes to have on a timely basis and relatively inexpensively.

Senator Riley: I would suggest that when a bank is making a loan on a ship, they are going to take time to make a pretty full investigation as to title and prior incumbrances before they do it. I still suggest that if the different registry offices or the registrar and deputy registrar had telex facilities at their disposal interconnecting and connecting with the deputy registrars and the central registry that surely there will be enough time at disposal of the banks and the registrar if we were to accept registration, to have full knowledge or pretty full knowledge of such prior incumbrances and who is the rightful owner of the ship.

I would also like to ask this question; with a small craft, so-called, and however you define them, when banks lend, say, on a small craft, and I presume they do sometimes if they are properly insured, are not these incumbrances registered with the local registry office as chattel mortgages, bills of sale and so on?

Mr. Chisholm: Yes, sir, and conditional sales contracts.

Senator Greene: Would it be fair to say that small craft are now in the same position as motor vehicles and tractor trailers?

[Traduction]

fonde sur des représentations faites par le conservateur auprès de la personne qui présente le document, ou autrement. Lorsque la personne présente le document ou l'apporte au bureau d'enregistrement il faudrait une recherche qui, dans une période relativement courte, indique à cette personne qu'elle peut acheter le navire et payer le prix au propriétaire ou qu'il peut accorder un prêt au pêcheur et que dans un délai minimum, il peut être certain que le marché qu'il a obtenu, la valeur qu'il recevra ou le titre qu'il va remettre est en fait le sien. Sans possibilité de recherche à chaque bureau d'enregistrement, la personne doit attendre, dans l'incertitude, jusqu'à ce que la transmission soit effectuée d'un bureau à l'autre, et d'une certaine autre manière, confirmée par la personne qui introduit le document dans le système. Ceci peut nécessiter une utilisation plus coûteuse des recherches et d'avocats à d'autres bureaux. Si le bureau central d'enregistrement est situé à Ottawa, il faudra peut-être que des employés restent là à attendre de sorte que si vous téléphonez, ils vous disent «oui, il n'y a rien sur le titre, vous pouvez faire votre emprunt». Ceci, dans l'esprit de nos collègues, constitue un système plus coûteux que le système actuel ou que le système éventuel s'il y avait communication instantanée au bureau central et réponse avant que le conservateur ait estampé le document pour qu'on puisse se fier au timbre d'enregistrement soit comme assurance de la validité du titre, comme assurance de la validité qu'il n'y a aucun autre document précédent. De cette manière, en s'informant au bureau central d'enregistrement, on obtiendrait une assurance quant au document ou à la priorité dans les cas d'un prêt. Vous avez vraiment cerné le problème principal: l'assurance qu'une personne désire obtenir, au bureau d'enregistrement dans des délais relativement courts et de manière peu coûteuse.

Le sénateur Riley: Je vous fais observer que lorsqu'une banque accorde un prêt en vue de l'achat d'un navire, le banquier prend le temps de faire une enquête approfondie quant au titre de propriété et autres actes juridiques, avant d'accorder ce prêt. Je tiens toujours à faire observer que si les différents bureaux d'enregistrement où le conservateur et le sous-conservateur disposaient d'un telex qui serait relié aux bureaux des sous-conservateurs et au bureau central, il est certain que les banques et les conservateurs disposeraient de suffisamment de temps, si on doit accepter l'immatriculation, pour prendre connaissance de ces actes juridiques et établir qui est le propriétaire légitime du navire.

Je voudrais également poser la question suivante: cela concerne les prétendues petites embarcations, peu importe la définition que vous en donnez, lorsque les banques accordent des prêts, disons, pour les petites embarcations, et je suppose qu'elles le font quelquefois si ces dernières sont correctement assurées, ces actes juridiques ne sont-ils pas inscrits au bureau d'enregistrement local en tant qu'hypothèques mobilières, document de vente ou autres actes juridiques?

M. Chisholm: Oui, monsieur, et aussi les contrats de vente sous condition.

Le sénateur Greene: Peut-on dire qu'actuellement les petites embarcations sont dans la même position que les véhicules à moteur et les camions-remorques?

[Text]

Mr. Chisholm: Yes, senator, that is correct.

Senator Greene: A bank takes its chances and does its own research before lending money on a tractor trailer to a guy who already has another loan in Manitoba. This would put the lender in a more secure position vis-à-vis ships and small craft, if we can find some way of including that.

Mr. Heal: We agree, senator, that you accurately describe the present system. What will be happening if this system can be implemented with respect to small craft is that we will then have for the first time a title system for small craft as well as a title system for ships, and if this can be worked in with appropriate mechanisms from the standpoint of transition, it would be an improvement from the standpoint of assurances, say, from a lender's or from the owner's standpoint. It is not the burden of the Canadian Bankers' Association that we are objecting to what is being proposed, but there are concerns over the lack of specifics concerning the mechanics as to how it will be implemented with respect to our existing systems.

Senator Smith (Colchester): I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Heal, in relation to the so-called large ships, would describe the procedure which is taken to confirm the title, that is to ascertain what is the title of a ship registered in its home port.

Mr. Heal: It is many years since I have done this personally, but each ship has its own registry in a home port, and after it is built it is registered in that port, and thereafter all incumbencies with respect to that ship must occur in that registry. And so to describe a typical ship mortgage transaction, that I might be involved with for a lender, we would go forward and search in that registry to confirm the ownership of the ship in the corporation or individuals that we are dealing with. We would find then that they are registered as the owner. We would then find that the register discloses all ship mortgages, if there are any, and we would search there and we would find in this instance that there were no ship mortgages. We would then prepare a ship mortgage in the form provided under the legislation, which is a very simple document, and register that against the ship. At the same time we would notify our client that he could make immediately available to the borrower the funds required in connection with the commercial transaction.

Senator Smith (Colchester): Would that be done primarily by local solicitors?

Mr. Heal: Yes, sir.

Senator Smith (Colchester): In terms of the transaction where there are six deputy registrars and one central registry, how do you envisage the lender who is in St. John's, New-

[Traduction]

M. Chisholm: Oui sénateur, c'est exact.

Le sénateur Greene: Une banque prend ses risques et effectue ses propres recherches avant d'accorder un prêt pour un camion-remorque à un particulier qui a déjà contracté un autre prêt au Manitoba. Cette disposition assure une plus grande sécurité au prêteur en ce qui concerne des navires et des petites embarcations, si nous pouvons trouver le moyen de l'insérer dans le bill.

M. Heal: Nous reconnaissons, sénateur, que votre description du régime actuel est exact. Si ce régime peut être appliqué en ce qui concerne les petites embarcations, il se produira que pour la première fois nous aurons un régime de titres pour les petites embarcations comme pour les navires, et si on peut l'insérer dans le bill en prévoyant les mécanismes appropriés en ce qui concerne la transition ce serait une amélioration en matière de garantie pour le prêteur ou le propriétaire; donc, ce n'est pas à cause des observations de l'Association des banquiers canadiens que nous nous opposons aux dispositions proposées actuellement, mais on s'inquiète de l'absence de dispositions précises prévoyant les moyens qui permettront d'appliquer le principe dans le cadre des régimes en vigueur actuellement.

Le sénateur Smith (Colchester): Je me demande, Monsieur le président, si M. Heal, en ce qui concerne les prétendus grands navires, pourrait nous indiquer la procédure suivie pour confirmer la validité du titre de propriété, c'est-à-dire trouver le nom vrai propriétaire d'un navire immatriculé dans son port d'attache.

M. Heal: Il y a longtemps que je n'ai pas procédé à une telle vérification personnellement, mais disons que chaque navire une fois achevé, est immatriculé au bureau d'enregistrement de son port d'attache, et par la suite toutes les formalités juridiques concernant ce navire doivent être effectuées dans ce bureau d'enregistrement. Et par conséquent, dans le cas de toute transaction hypothécaire typique visant ce navire que je pourrais effectuer pour le compte d'un prêteur, nous irions faire des recherches à ce bureau d'enregistrement en vue de confirmer que le titre de propriété du navire appartient à la société ou aux particuliers avec qui nous négocions. Nous découvrons alors qu'ils sont inscrits à titre de propriétaire. À l'étape suivante, le conservateur révèle toutes les hypothèques sur un navire, s'il y en a; nous lui demandons donc ce renseignement et nous constatons que dans ce cas particulier, il n'y a aucune hypothèque sur le navire. Nous préparons alors une hypothèque sur la navire en remplissant la formule prévue aux termes de la mesure législative; il s'agit d'ailleurs d'un document très simple, et nous grevons le navire d'une hypothèque. En même temps, nous avertissons notre client qu'il peut fournir sans délai à l'emprunteur les fonds nécessaires pour conclure cette transaction commerciale.

Le sénateur Smith (Colchester): Confierait-on principalement à des avocats locaux la tâche de remplir ces formules?

M. Heal: Oui, Monsieur.

Le sénateur Smith (Colchester): Dans le cas de transactions dans lesquelles interviennent six sous-conservateurs et un bureau d'enregistrement central, comment envisagez-vous que

[Text]

foundland, making his search of the title? Whom will he employ?

Mr. Heal: That is one thing which is a matter of uncertainty with us, because the legislation speaks only of the fact that a document is filed at the local registrar's office and is then registered in the central locality. It is not clear to me, from a simple reading, just what the legal consequence of filing is, where it is being subsequently dealt with in some other centre. I believe that the document is intended only to be effective when it is inserted on the book in Ottawa. If that understanding is correct, then it does seem to me that, as local solicitor in St. John's, Newfoundland, I would have to retain agents in Ottawa to ensure that at the time of my filing someone in Ottawa searched the register and notified us at that very point that we were free of any other encumbrance, so that, in the case that I put earlier, my lender could make the loan at that time.

We could work with the system however it is set up, but in some ways it may become more costly for the borrower because of the duplication.

Senator Smith (Colchester): I suppose it is quite possible that the lender might decide he did not need a local solicitor and would have it all done in Ottawa.

Mr. Heal: That is possible, sir.

Senator Smith (Colchester): Is it not also very likely?

Mr. Heal: Assuming that Ottawa is also one of the input points and is not just a central feeder point from the other designated areas. If Ottawa is one place where you can put the document in, then I think that is a very strong likelihood, yes.

Senator Smith (Colchester): Thinking only about ships, aside from small craft, what advantage to the proposed lender do you envisage would come about from this central registry in Ottawa and the reduction of registration points either to one or to the six deputy registrars, whatever the case may be?

Mr. Heal: I think there is this advantage: Anyone in Canada ought to be able to ascertain the ownership of a specific ship without having to go through the specific inquiries of finding the home port. If he found that it was a ship within the statutory definition, or a small craft within the statutory definition, he would know that the title to it ought to be recorded under the central registry system as set up. So the bill would provide a research facility not now available on a centralized basis, which does have some informational value and, from the standpoint of our federal authorities, some statistical value.

Senator Smith (Colchester): What value can you see it having to the shipowners?

[Traduction]

le prêteur qui se trouve à Saint-Jean, de Terre-Neuve, procèdera aux recherches pour établir la validité du titre de propriété? Qui emploiera-t-il?

M. Heal: C'est une question qui est une cause d'incertitude pour nous, parce que la mesure législative prévoit simplement qu'un document est déposé au bureau du conservateur local et enregistré ensuite au bureau central. En lisant cette disposition, je ne vois pas la conséquence juridique du dépôt du document, puisque ultérieurement je dois le faire enregistrer à un autre centre. Je pense que le document n'est destiné à être valable que lorsqu'il est porté au registre à Ottawa. Si cette interprétation est exacte, dans ces conditions, il me semble qu'en tant qu'avocat pratiquant à Saint-Jean, de Terre-Neuve, je devrais retenir les services d'un agent à Ottawa pour m'assurer qu'au moment où je dépose ce document, un agent à Ottawa aura consulté le registre et nous aura avertis à ce stade même qu'aucune charge ne grève le navire. Donc dans le cas que j'ai cité il y a un instant, le prêteur pourrait à ce moment accorder le prêt.

Nous pouvons opérer dans le cadre du régime quelles que soient les formalités prévues, mais dans certains cas elles peuvent s'avérer plus coûteuses pour l'emprunteur à cause du double emploi.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suppose qu'il est très possible que le prêteur décide qu'il n'a pas besoin d'un avocat local et qu'il fasse remplir toutes ces formalités à Ottawa.

M. Heal: C'est possible, Monsieur.

Le sénateur Smith (Colchester): N'est-ce pas également très probable?

M. Heal: En supposant qu'Ottawa est également un des points où on peut effectuer directement les formalités, et pas seulement un registre central dans lequel tous les actes juridiques sont consignés après avoir été transmis des régions désignées. Si on peut déposer les documents, à Ottawa, alors, je pense que c'est très probable.

Le sénateur Smith (Colchester): En ce qui concerne les navires seulement, indépendamment des petites embarcations, quel avantage ce bureau central à Ottawa et la réduction des points d'enregistrement à un ou aux six sous-conservateurs, présentera-t-il pour les prêteurs éventuels, quel que soit le cas?

M. Heal: Je pense que cela présente l'avantage suivant: tout particulier au Canada devrait être en mesure de vérifier le titre de propriété d'un navire déterminé sans devoir procéder aux demandes de renseignement lui permettant de trouver son port d'attache. S'il constate qu'il s'agit d'un navire ou d'une petite embarcation, compte tenu du libellé des définitions statutaires, il saura que le titre de propriété afférent doit être enregistré dans le cadre du système d'enregistrement central établi. Par conséquent, le projet de loi permettra de mettre à la disposition du public un service de recherche qui ne lui est pas fourni actuellement sur une base centralisée, qui permet de fournir des renseignements, et pour les autorités fédérales d'établir des statistiques.

Le sénateur Smith (Colchester): A votre avis quel avantage ce système présente-t-il pour les propriétaires de navire?

[Text]

Mr. Heal: Just thinking here quickly, senator, I find it difficult to envisage that there will be any direct benefits to a shipowner, but there may well be which just do not occur to me at the moment. I had not thought of the benefits of the system; I was just trying to work with it.

Senator Smith (Colchester): You leave it to the inevitable. Thank you, Mr. Chairman.

Senator Greene: If I might play devil's advocate to Senator Smith for a minute, any system which assures the quickest possible search and thence gives the readiest money market available to the fellow who wants to borrow, because every lender can assure himself as quickly and as effectively as possible of the state of the title of that ship, surely that makes more funds more readily available to the shipowner.

Senator Smith (Colchester): That sounds like a statement rather than a question.

Senator Greene: I am not advocating the bankers' standpoint, but surely that is the theory behind any system of certain lending.

Mr. Heal: Certainly, the centralized system is open to that interpretation, senator.

Senator Greene: Would the centralized system be of any benefit in international transactions that now do not exist? For instance, under the present system, if I want to sail my ship into Boston Harbour and borrow from the Royal Sicilian Loan Society, or some other such institution, the solicitors for that society would have to search every possible port of origin—

Senator Smith (Colchester): No.

Senator Greene: . . . In order to assure the title. Or is there an international system working now whereby a lender in some other country, say, can be protected readily as to the Canadian title of a boat or ship?

Mr. Heal: Mr. Chairman, I cannot speak to the registry systems throughout the world, but I do believe that many of the countries of the western world follow the concept of the port of origin. That is, after the ship is built—and, in fact, even before it is built, in the case of Canada—the ship is attached to a port of origin, and when it is completed the title documents are then issued out of that port. So in the international system you would look to find the port of origin, the port of registry. All transactions would be in a port of registry. In this particular case we would have a central port of registry in effect through the centralized system, and it would give you that convenience.

The Deputy Chairman: Honourable senators, if there are no further questions of these witnesses, I would ask Mr. Mahoney if he would kindly give us the benefit of his comments on their remarks in order to clarify any questions concerning registra-

[Traduction]

M. Heal: N'ayant pas trop le temps de réfléchir, sénateur, je ne vois pas d'avantage direct pour les propriétaires de navire, mais il est possible qu'il y en ait dont je ne me rends simplement pas compte présentement. Je n'avais pas pensé aux avantages du système, j'essayais de réfléchir à mes opérations dans le cadre de ce système.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous croyez que c'est inévitable. Merci, Monsieur le président.

Le sénateur Greene: Si je peux me faire l'avocat du diable un instant à l'égard du sénateur Smith, tout système qui assure des résultats prompts à la recherche et par conséquent, donne à l'emprunteur accès au marché de capitaux qu'il peut obtenir très facilement parce que chaque prêteur peut vérifier aussi rapidement et aussi efficacement que possible les conditions du titre de propriété sur ce navire . . . il est certain donc que ce système permet aux propriétaires de navire d'obtenir des fonds plus rapidement.

Le sénateur Smith (Colchester): Vos paroles ont plus l'effet d'une déclaration que d'une question.

Le sénateur Greene: Je ne défends pas le point de vue des banquiers, mais il est certain que c'est l'idée à la base de tous les systèmes de prêts.

M. Heal: Bien sûr, le système centralisé se prête à cette interprétation sénateur.

Le sénateur Greene: Le système centralisé présentera-t-il des avantages pour des transactions internationales qu'on n'effectue pas actuellement? Par exemple, dans le cadre du présent système, si je veux mouiller mon navire dans le port de Boston et faire un emprunt à la Royal Assocation Loan Society, ou à tout autre établissement de ce genre, les avocats de cette société devront chercher tous les ports d'attache possibles.

Le sénateur Smith (Colchester): Non.

Le sénateur Greene: Afin d'assurer le titre de propriété. Ou bien existe-t-il à l'heure actuelle un système international qui permette à un prêteur d'un autre pays, disons, d'être immédiatement protégé en ce qui concerne le titre de propriété canadien d'un bateau ou d'un navire?

M. Heal: Monsieur le président, il ne m'est pas possible de parler de tous les systèmes d'immatriculation du monde entier, mais je crois que de nombreux pays occidentaux s'en tiennent au principe du port d'origine. Cela signifie qu'après que le navire a été construit—et en fait, avant même qu'il le soit en ce qui concerne le Canada—le navire a un port d'attache, et, lorsqu'il est achevé, les documents de propriété sont délivrés à ce port. Donc, d'après le système international, vous cherchiez à trouver le port d'origine, le port d'immatriculation. Toutes les transactions seraient effectuées dans un port d'immatriculation. Dans le cas qui nous occupe, nous disposerions d'un port central d'immatriculation qui fonctionnerait grâce au système centralisé et vous fournirait cette commodité.

Le vice-président: Messieurs les sénateurs s'il n'y a pas d'autres questions à poser à ces témoins, je vais demander à M. Mahoney s'il voudrait bien nous faire profiter des observations qu'il a pu faire sur leurs remarques afin de clarifier toutes

[Text]

tion. After Mr. Mahoney has made his comments, it will be open to senators to ask questions of him.

Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport, (Maritime Code), Department of Transport: Honourable senators, I do not have too many comments to make on the Bankers' Association brief, although I will be pleased to try to answer any questions you may have.

I think that the Bankers' Association recognizes that the system which we are attempting to set up is a computerized system, that a number of the problems which they cited in the original version of their brief are, in fact, answered by the computerized system, that the search facility will be available at a number of deputy registrars' points.

We cannot say at the moment how many of such points there will be, but presumably there will be sufficient to properly service the nation.

Some of the questions that were raised concerning the provincial travel mortgage legislation, and the relationship of that sort of legislation to the federal law, perhaps should be clarified.

There is no constitutional problem between the provinces and the federal government with respect to jurisdiction over ships.

With regard to provincial law—certainly it was the case with the Ontario Chattel Mortgages Act, and I assume it to be the same with the new Ontario legislation; and I am sure it is the same in other provinces—the ability to register a chattel mortgage in a province has not been because the provinces have accepted jurisdiction over small craft. It has simply been because that sort of legislation generally has a section in it which says "This act does not apply to a registered ship". In other words, the legislation itself recognizes the jurisdiction of the federal government in that field.

Since that legislation has traditionally said "This act does not apply to a registered ship," lenders and borrowers have taken the opportunity of filing chattel mortgages with regard to small craft, which are not registered ships.

That is how the system grew up through the years—not because the provinces assumed any jurisdiction. That jurisdiction in the federal government is quite clear.

Because that system had built up through the years, however, it was felt when this legislation was drafted that we should not unduly interfere with it, that the provinces in fact had a system going which was of use to financial interests and to borrowers, and we sought therefore not to replace that system but simply to tie it in with the system which we were setting up, which was essentially a title registry. There has never been a title registry for small craft. We felt that was a desirable thing to do, desirable from the point of view of the

[Traduction]

questions concernant l'immatriculation. Lorsque M. Mahoney aura formulé ces observations, les sénateurs pourront lui poser des questions.

M. J. J. Mahoney, avocat spécial au Ministre des Transports, (Code Maritime) ministère des Transports: Honorables sénateurs, je n'ai pas beaucoup d'observations, à formuler en ce qui concerne le mémoire de l'Association des banquiers, mais je serais heureux d'essayer de répondre à toutes les questions que vous voudrez bien poser.

Je pense que l'Association des banquiers admet que le système que nous sommes en train d'essayer de créer est un système informatisé, que la réponse d'un certain nombre de problèmes dont elle fait mention dans la version primitive de son rapport se trouve dans ce système et que des moyens de recherche existeront dans un certain nombre d'endroits où se trouveront des conservateurs adjoints.

Pour le moment, nous ne pouvons pas en préciser le nombre, mais il est à présumer qu'ils suffiront à desservir convenablement le pays.

Certaines des questions qui ont été soulevées concernent la législation provinciale en matière d'hypothèque sur les navires et les rapports avec la loi fédérale devraient peut-être être clarifiés.

Il n'existe pas de problème constitutionnel entre les provinces et le gouvernement fédéral en matière de juridiction sur les navires.

En ce qui concerne la loi provinciale,—c'était certainement le cas avec l'*Ontario Chattel Mortgages Act*, et je présume qu'il en est de même avec la nouvelle loi de l'Ontario, et les lois des autres provinces—la possibilité d'enregistrer une hypothèque immobilière dans une province ne tient pas au fait que les provinces ont accepté que les petites embarcations relèvent de leur compétence. C'est simplement parce que ce genre de loi possède en général un article qui stipule: «La présente loi ne s'applique pas à un navire immatriculé». En d'autres termes, la loi elle-même reconnaît la compétence du gouvernement fédéral dans ce domaine.

Étant donné que la loi a traditionnellement précisé, «la présente loi ne s'applique pas à un navire immatriculé, les prêteurs et les emprunteurs ont profité de l'occasion pour déposer des hypothèques immobilières sur les petites embarcations qui ne sont pas des navires enregistrés.

C'est de cette façon que le système a évolué au cours des années, non parce que les provinces ont exercé certaines compétences à cet égard. Au gouvernement fédéral, cette compétence est très claire.

Toutefois, étant donné que le système a été constitué au fil des années, il a semblé en rédigeant la présente loi, que nous ne devions pas intervenir à tort, que les provinces avaient un système qui servaient les intérêts financiers et les emprunteurs et nous n'avons pas, par conséquent, cherché à le remplacer, mais simplement à le rattacher à celui que nous étions en train d'établir et qui est essentiellement un titre d'immatriculation. Il n'a jamais existé de titre d'immatriculation pour une petite embarcation. Nous avons jugé souhaitable qu'il en existe

[Text]

owners of those small craft and of the financial interests involved.

We agree that there is a complicating circumstance, because one may now have an option of filing the federal mortgage for small craft or of continuing to use the provincial system which has been set up through the years; and really no one can foretell whether eventually the provincial system will simply fall into disuse or whether, in fact, the owners of small craft and the financial interest will prefer to continue using the provincial system rather than the federal system.

The point is, however, that even if they do continue to use the provincial system, in order to establish a proper registry of title for small craft, which is obviously of benefit to the owners of small craft, there has to be notice of that provincial filing. That is why we have put in what appears to be a slight duplication; but it is only to ensure that the title record of that small craft is full and complete.

I do not think that I have anything further to add in a general way, but I shall be very pleased to try to answer any questions.

The Deputy Chairman: Thank you. Are there any questions?

Senator Riley: Mr. Mahoney, are you a full-time counsel with the Ministry of Transport, or are you with the Department of justice?

Mr. Mahoney: I was with the Department of Justice until about a year ago, but most of my time—in fact 90 per cent of my time—is taken up with the Department of Transport.

Senator Riley: Are you seconded to the Ministry of Transport?

Mr. Mahoney: No. I am in private practice and I am a consultant to the department.

The Deputy Chairman: Are there any further questions? Have the witnesses anything further to add?

Mr. Heal: Mr. Chairman, we do have one point. It was certainly very instructive to hear Mr. Mahoney's reassurance to us concerning the facilities which will be available at the departmental level to ensure that those concerns that we have are really not going to be of great difficulty.

However, with respect to one point, I would like to say that on the matter of small craft, since there will be legislation at the federal level dealing with the title as a title system, I wonder whether the courts might not interpret this as an occupation of the field with respect to small craft, so that the provincial treatment of the topic at all becomes redundant under the concept of the occupied field.

It occurred to me, as I was listening to Mr. Mahoney, that this point might be raised to challenge or at least flow into uncertainty the continued effectiveness of any provincial treatment of small craft once those provisions come forward.

[Traduction]

un du point de vue des propriétaire de ces petites embarcations et des intérêts financiers en cause.

Nous admettons qu'il y a une complication car, à l'heure actuelle, nous avons le choix entre déposer une hypothèque fédérale pour de petites embarcations ou continuer à utiliser le système provincial qui a été établi au cours des années. En fait, personne ne peut prévoir si le système provincial tombera simplement en désuétude ou si, en fait, les propriétaires de petites embarcations et ceux qui possèdent des intérêts financiers préféreront continuer à utiliser le système provincial plutôt que le système fédéral.

Toutefois, la question qui se pose est que même si l'on continue à utiliser le système provincial pour établir un titre régulier d'immatriculation pour les petites embarcations, ce qui est manifestement avantageux pour leurs propriétaires, il faudra le modifier. C'est la raison pour laquelle nous avons inséré une clause qui semble faire un peu double emploi, mais ce n'est que pour donner l'assurance que l'enregistrement du titre de propriété de cette petite embarcation est complet.

Je ne pense pas avoir quelque chose d'autre à ajouter en général, mais je serais très heureux d'essayer de répondre à n'importe quelle question.

Le vice-président: Je vous remercie. Y-a-t-il des questions?

Le sénateur Riley: Monsieur Mahoney, êtes-vous employé comme avocat à plein temps auprès du ministère des Transports ou appartenez-vous au ministère de la Justice?

M. Mahoney: Cela fait environ un an, j'étais au ministère de la Justice, mais je consacre la plupart de mon temps, en fait, 90 p. 100 au ministère des Transports.

Le sénateur Riley: Êtes-vous secondé au ministère des Transports?

M. Mahoney: Je travaille à titre privé et je suis expert-conseil au ministère.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions. Des témoins ont-ils quelque chose à ajouter?

M. Heal: Monsieur le président, nous avons une question. Il a été certainement très instructif d'entendre M. Mahoney nous rassurer en ce qui concerne les moyens qui existent au niveau du ministère, afin d'être sûrs que nos préoccupations ne vont vraiment pas entraîner de grosses difficultés.

Toutefois, en ce qui concerne une des questions, je désirerais préciser que pour ce qui est des petites embarcations, étant donné qu'il y a une loi au niveau fédéral qui traite du titre de propriété sous forme de système, je me demande si les tribunaux ne pourraient pas interpréter cela comme étant une occupation des lieux en ce qui concerne les petites embarcations, de sorte que tout agissement provincial à ce sujet deviendrait superflu en vertu du concept de l'occupation des lieux.

En écoutant M. Mahoney, il m'est venu à l'esprit que cette question pourrait donner naissance à des différends ou entraîner une certaine incertitude quant à l'efficacité des décisions provinciales sur les petites embarcations lorsque ces dispositions seront mises en application.

[Text]

As a practising solicitor, I would strongly urge that consideration be given to the interaction of the system which is being proposed with the existing security-taking systems of the provinces.

The Deputy Chairman: Have you discussed that point with the provinces, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: No, Mr. Chairman, we have not had discussions with the provinces at this point. The constitutional point was clear, and, as I said earlier, we were not interfering with this system. There appeared to be no reason for such conversations. I would like to add, however, that even if that result were to take place—and I do not think it would—I do not think the courts would interpret it in the manner which has been suggested, because we have been careful still to maintain the difference between the definition of registered ship and small craft, which I think would have some effect.

But even if the courts were to interpret it as suggested, it must be remembered that there are still a large number of small craft which are outside the system. It was mentioned earlier that the limitation or the difference between a small craft at present and a ship is the difference from a 10 horsepower vessel and up. Actually the difference under the code is related to the length of a ship. Any vessel over 10 metres in length must be a registered ship, and every vessel under 10 metres in length is a registered small craft. However, there is, in addition to that, a provision which allows us to exempt certain small craft of a technical nature; for example, no one is going to require the registration of row boats, or canoes, or very small sailing craft; and that also applies to vessels with outboard engines of small horsepower. The dividing line in the past has been 10 horsepower, but presumably that may be increased.

So far as the title registry system is concerned, what we should be concerned about, really, is setting that horsepower figure by regulation at a level which will recognize that the vessels which are in the title registry are vessels of sufficient value to make it worthwhile for that sort of protection to exist. As I say, that, in the future, may vary. What I mean is, it may not necessarily remain at 10 horsepower.

Senator Forsey: May I ask, as a non-lawyer, about one point? I understood Mr. Mahoney, I think it was, to say that the provincial legislation that he mentioned ruled out anything that was registered under the dominion shipping legislation. Small craft now come under this legislation. What happens to that particular provision of the provincial law? I speak from complete ignorance, but it puzzles me a little bit.

Mr. Mahoney: Well, Senator Forsey, this is the point, or an aspect of the point, that was just raised; that is, the question of whether, as we now have it, a registered small craft would not fall under the provincial jurisdiction, even as it is set out now, and I am not sure what the current Ontario act says. The act which was in force until a few years ago simply said that that

[Traduction]

En tant qu'avocat en exercice, je recommande fortement que l'on étudie l'interaction du système projeté avec les systèmes sécuritaires existants dans les provinces.

Le vice-président: Avez-vous discuté de cette question avec les provinces, monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Non, monsieur le président, nous n'avons pas eu de discussions avec les provinces à ce sujet. Le point constitutionnel était clair et, comme je l'ai déjà dit, nous ne portons pas atteinte à ce système. Il ne semble pas qu'il y ait lieu d'avoir ces conversations. Toutefois, j'aimerais ajouter que même si l'on aboutissait à ce résultat—et je ne pense pas que cela se produise, je ne crois pas que les tribunaux l'interpréterait de la façon qui a été proposée, car nous avons soigneusement maintenu la différence entre la définition d'un navire immatriculé et d'une petite embarcation, ce qui à mon avis ne serait pas sans effet.

Toutefois, même si les tribunaux devaient en tirer l'interprétation qui a été suggérée, il ne faut pas oublier qu'il y a encore grand nombre de petites embarcations qui ne font pas partie du système. On a déjà dit que la limitation ou la différence à l'heure actuelle entre une petite embarcation et un navire commerce à 10 C.V. et plus. À l'heure actuelle, la différence aux termes du Code est basée sur la longueur d'un navire. Tout bateau dont la longueur est supérieure à dix mètres doit être immatriculé et tout bateau de moins de dix mètres de long est immatriculé comme petite embarcation. Toutefois, en plus de cela, il existe une disposition qui nous permet d'exempter certaines petites embarcations présentant certaines caractéristiques techniques. Par exemple, personne ne va exiger l'immatriculation de bateaux à rames, des canots ou de petites embarcations à voiles, et cela vaut également pour les embarcations avec des moteurs hors-bord de faible puissance. Par le passé, la séparation s'est faite à 10 CV, mais on peut présumer qu'on pourrait le faire plus haut.

En ce qui concerne le système d'enregistrement du titre, ce dont nous devrions en fait nous préoccuper serait de fixer le chiffre de la puissance par règlement au niveau où nous jugeons que les navires qui sont enregistrés ont une valeur suffisante pour que ce genre de protection existe. Comme je l'ai dit, cela peut-être modifié à l'avenir. Je veux dire que le chiffre ne restera pas nécessairement fixé à 10 CV.

Le sénateur Forsey: N'étant pas avocat, puis-je poser une question? Je crois avoir compris que selon M. Mahoney, je crois, la loi provinciale dont il a fait mention excluait tout ce qui était enregistré en vertu de la législation maritime du Dominion. À l'heure actuelle, les petites embarcations sont assujetties à cette législation. Qu'advient-il de cette disposition particulière de la loi provinciale? Je parle en toute ignorance, mais cela me rend un peu perplexé.

M. Mahoney: Monsieur le sénateur Forsey, c'est la question, ou un aspect de la question, qui vient d'être soulevé, à savoir, comme c'est le cas à l'heure actuelle, si une petite embarcation immatriculée ne serait pas assujettie à la loi provinciale. Même comme elle est énoncée en ce moment, je ne suis pas certain de ce que stipule la loi de l'Ontario. Celle qui était en vigueur

[Text]

act did not apply to a registered ship, and I think, under that sort of definition, since "registered ship" is defined in the code, probably it would continue to apply, or it could continue to apply, in the case of registered small craft. Certainly it would apply to any small craft which are exempted from the provisions of the maritime code, or it could do so.

Senator Forsey: Exempted by regulation?

Mr. Mahoney: Yes. As you will recall, there are sections in the maritime code which allow us to exempt small craft—craft which are really small—from the system itself. Mr. Heal points out to me that the section in question is BII-17. All that will be required of those vessels is an identification number, which is really similar to the licensing system.

Senator Forsey: Well, the definition of "ship" here, if I am not mistaken, says:

"ship" includes any description of vessel, boat or craft used or capable of being used solely or partly for marine navigation without regard to method or lack of propulsion;

Your point is that by regulation you can exempt the small ones, and therefore they will not come under this.

Mr. Mahoney: Yes, but those will be the very small ones. You see, clause 17 of book II says:

BII-17. Notwithstanding sections BII-15 and BII-16, the following ships are exempt from registration in accordance with this Code:

(a) ships propelled solely by oars or paddles;

(b) sailing ships of not more than six metres in length that have no auxiliary propulsion by mechanical means;

(c) lifeboats and other survival craft; and,

(d) ships propelled by detachable motors of a horsepower that does not exceed such maximum horsepower as is from time to time prescribed by regulations for the purposes of this section.

Under similar regulations, under the Canada Shipping Act, that horsepower has been set at 10, so that anything under 10 horsepower is exempt. Whether the figure will remain at 10 in the future, or whether it may rise somewhat, is a matter for debate.

Senator Greene: Mr. Mahoney, if I understand your evidence correctly, it is to the effect that we can in fact change, *de facto*, the constitutional arrangements between the provinces by order in council.

Mr. Mahoney: Unfortunately, Senator Greene, when I gave my earlier explanation you were out of the room. Perhaps I should go through it again very briefly.

[Traduction]

jusqu'à il y a de cela quelques années précisait simplement qu'elle ne s'appliquait pas à un navire immatriculé et je pense que, aux termes de cette définition, puisque le «navire immatriculé» est défini dans le code, la loi continuerait probablement à s'appliquer ou pourrait continuer à l'être dans le cas d'une petite embarcation immatriculée. Certainement elle s'appliquerait à toute les petites embarcations qui sont exemptées des dispositions du Code maritime ou qui pourrait l'être.

Le sénateur Forsey: Exemptés par le règlement?

M. Mahoney: Oui. Comme vous le savez, il existe des dispositions dans le Code maritime qui nous permettent d'exempter les petites embarcations, les embarcations qui sont vraiment petites, de l'immatriculation. M. Heal me fait savoir que la disposition en question est la BII-17. Ces embarcations doivent seulement avoir un numéro d'immatriculation, ce qui ressemble beaucoup au système des permis.

Le sénateur Forsey: Si je ne me trompe pas, la définition de «navire» est la suivante:

«navire» comprend tout bâtiment, bateau ou embarcation destiné, exclusivement ou partiellement, à la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion.

Vous voulez dire que, par règlement, vous pouvez exempter toutes les petites embarcations et que, par conséquent, celles-ci ne sont pas visées par cette disposition.

M. Mahoney: Oui, mais il s'agit de très petites embarcations. Voici ce que stipule l'article 17 du livre II:

BII-17. Nonobstant les articles BII-15 et BII-16, les navires suivants sont exemptés de l'immatriculation conformément au présent Code:

a) les navires mus uniquement au moyen de rames ou de pagaies;

b) les navires à voile qui n'ont pas plus de six mètres de longueur et ne sont pas dotés d'un système auxiliaire de propulsion mécanique;

c) les canots de sauvetage et les embarcations de secours; et

d) les navires mus par des moteurs détachables d'une puissance en chevaux ne dépassant pas la puissance en chevaux maximale prescrite, à l'occasion, par règlement aux fins du présent article.

Aux termes de règlements analogues, aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, la puissance en chevaux a été établie à 10, toute embarcation d'une puissance de moins de 10 chevaux est donc exemptée. Il peut y avoir une discussion pour savoir si ce chiffre se maintiendra à 10 ou sera élevé.

Le sénateur Greene: M. Mahoney, si je comprends bien votre témoignage, nous pouvons par décret du conseil changer *de facto* les accords conclus entre les provinces aux termes de la constitution.

M. Mahoney: Malheureusement, sénateur Greene, lorsque je me suis expliqué précédemment, vous n'étiez pas dans la salle. Peut-être devrais-je revenir sur ce point très brièvement.

[Text]

The provinces have not assumed jurisdiction over small craft. The only reason that there is the ability to register a provincial chattel mortgage on a small craft is because the provincial legislation, such as the Ontario Chattel Mortgages Act, and, as I said earlier, I assume the new Ontario act as well, has a section in it which says, "This legislaon does not apply to a registered ship." That created a gap, so that persons who were interested in lending or borrowing on vessels which were not registered ships took advantage of that gap by registering chattel mortgages in the provinces; so the provinces have always recognized the pre-eminence of the federal government in this field. There is no constitutional conflict there at all.

The Deputy Chairman: All the provinces?

Mr. Mahoney: I believe so; but I would not say all the provinces have that specific way of dealing with the situation that Ontario has. I just have not researched that.

Senator Greene: I still think you have given me the answer, that by regulation we can change the definition of "registered ship", and thus in fact take over areas that are presently administered, or could be administered, by the provinces.

Mr. Mahoney: We have always had this sort of regulation-making power with respect to licensed vessels also.

Senator Greene: That is the kind of answer that is very easy to make in a federal room here in Ottawa, but I do not think it might wash so easily if we were sitting in certain provincial capitals with provincial legislators present. If there is to be a change it seems to me that it should be most open, and most clear. I am personally disturbed, for instance, that we have the arbitrary power to move, by the use of the Federal Court, matters which may perfectly legitimately, at the present time, lie within the jurisdiction of the provincial courts. If we are to do this sort of thing openly and by way of negotiated arrangements with the provinces, hitting the other fellow over the head with a club is not a very good way to start. It seems to me that that is what is being done here. I think I follow, and have some sympathy for, the argument that by means of a greater pooling of the whole thing, for example, there could be a more efficient system than presently exists; but it appears from your evidence, as I understand it, Mr. Mahoney, that in order to do that constutionally we should do this in concert with the provinces, particularly if we are going to enlarge the definition of "registered ship" and attempt to do it by order in council. We surely have learned around here that that is no way to achieve an understanding with the provinces, which, in essence, accomplishes a greater federal jurisdiction.

Mr. Mahoney: I am not sure, Mr. Chairman, whether Senator Greene has misunderstood my evidence, but I did not suggest that this needed to be done by arrangement with the provinces—quite the contrary.

Senator Greene: No, you did not. You said it could be done very nicely by us guys up here in Ottawa changing a definition by order in council. I am taking some exception to that viewpoint, with all respect, Mr. Mahoney.

[Traduction]

Les petites embarcations ne relèvent pas de la compétence des provinces. La seule raison pour laquelle il est possible d'inscrire une hypothèque mobilière sur une petite embarcation est que dans les lois provinciales, comme la loi de l'Ontario sur les hypothèques immobilières et, comme je l'ai mentionné précédemment, je le suppose la nouvelle loi de l'Ontario également, il existe une disposition qui dit: «Cette mesure ne s'applique pas à un navire immatriculé». Cela crée une lacune dont profitent les personnes qui veulent prêter ou emprunter sur des navires non immatriculés, en inscrivant des hypothèques mobilières dans les provinces; ainsi, les provinces ont toujours reconnu la compétence du gouvernement fédéral dans ce domaine. Il n'existe pas du tout de conflit constitutionnel.

Le vice-président: Toutes les provinces?

M. Mahoney: Je pense; mais je ne sais pas si toutes les provinces ont la même façon de procéder que l'Ontario. Je n'ai pas étudié cette question.

Le sénateur Greene: Je crois toujours comprendre, d'après la réponse que vous m'avez donnée, que par règlement nous pouvons changer la définition de «navire immatriculé», et nous occuper ainsi de domaines qui relèvent actuellement ou pourraient relever des provinces.

M. Mahoney: Nous avons toujours eu ce genre de pouvoir de réglementation pour ce qui est des navires immatriculés également.

Le sénateur Greene: C'est le genre de réponse qui est très facile à donner dans une salle de gouvernement fédéral, ici à Ottawa, mais je ne pense pas qu'il en serait de même si la séance avait eu lieu dans certaines grandes villes provinciales avec des législateurs provinciaux. Si un changement doit avoir lieu, il doit être très ouvert et très net. Personnellement, je suis, par exemple, inquiet du fait que nous pouvons, en recourant à la Cour fédérale, nous immiscer dans les questions qui peuvent actuellement et de façon parfaitement légitime relever de la compétence des cours provinciales. Faire ce genre de choses ouvertement et grâce à des accords conclus avec les provinces, en passant par-dessus la tête du voisin, n'est pas un très bon début. Il me semble que c'est ce qui se passe ici. Je comprends et j'appuie les arguments selon lesquels une plus grande mise en commun, par exemple, permettrait d'avoir un système plus efficace; mais d'après votre témoignage, si je l'ai bien compris, monsieur Mahoney, nous devons, pour respecter la constitution, travailler de concert avec les provinces, surtout si nous devons donner à la définition de «navire immatriculé» un sens plus large, et essayer de le faire par décret du conseil. Nous avons sûrement appris ici qu'il n'était pas possible de parvenir à un accord avec les provinces qui, en fait, assurent une grande partie des pouvoirs du gouvernement fédéral.

M. Mahoney: Je ne sais pas, monsieur le président, si le sénateur Greene a mal compris mon témoignage, mais je ne voulais pas dire qu'il fallait conclure un accord avec les provinces, bien au contraire.

Le sénateur Greene: Non. Vous avez dit qu'ici à Ottawa nous pourrions facilement changer la définition par décret du conseil. Je fais certaines réserves à ce point de vue, avec tout le respect que je vous dois, monsieur Mahoney.

[Text]

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, with respect, I did not say that it could be done by an Order in Council. I said the provinces have not assumed jurisdiction over licensed craft, as they now are assuming it by way of their provincial chattel mortgage legislation, but that in fact they exempt registered ships from that legislation and private borrowers and lenders in the province have taken advantage of that loophole, in the past, to use the provincial system for the filing of chattel mortgages.

Senator Burchill: For clarification, apart from the small craft which are exempt, are all other small craft to be registered, or are they to be licensed?

Mr. Mahoney: They are to be registered because what we will now have is a registry system for small craft which is similar to the registry system for large vessels, and it will set up a proper title gistry for those small craft.

Senator Riley: I do not want to be nit-picking, but I want to ask Mr. Mahoney about his interpretation of the third page of Book II, 17(d).

BII-17 (d) ships propelled by detachable motors of a horsepower that does not exceed such maximum horsepower—

How do you interpret the houseboat with five 10-horsepower motors on it?

Mr. Mahoney: I think the regulations can be written in such a way as to take the total horsepower into account.

Senator Riley: We may not see those regulations for years.

Mr. Mahoney: Those regulations could vary from time to time, in any event; although, I should say that the last similar regulations, so far as I am aware, were established many years ago and they never varied, but stayed the same at 10 horsepower.

Senator Riley: Even if you had ten 10-horsepower motors on a houseboat?

Mr. Mahoney: It would still be the total horsepower that counted.

Senator Smith (Colchester): I wanted to support Senator Greene's most recently expressed view. As Mr. Mahoney may know, I come from Nova Scotia, and have some experience with the law, as well as politics. I had always believed, perhaps wrongly—I am not prepared to say, because I have not done research on this point—that in fact the exception worked the other way around: our provincial legislation with reference to personal property and registration and documents relating to it included everything, including ships, but for the fact that we recognize the federal jurisdiction in registered ships. It never occurred to me as a lawyer or a politician, so long as the federal provision with reference to registered ships did not include small craft, that anybody could come in and interfere

[Traduction]

M. Mahoney: Monsieur le président, je ferais respectueusement remarqué que, je n'ai pas dit qu'on pourrait le faire par décret du conseil. J'ai dit que les provinces n'ont pas exercé leur juridiction sur les embarcations immatriculées, comme—elles le font actuellement grâce à des lois provinciales sur l'hypothèque sur biens meubles, mais qu'en fait, elles exemptaient de cette loi les navires immatriculés et que les particuliers qui désirent emprunter ou prêter dans la province ont jadis profité de cette lacune pour recourir au système provincial d'inscription des hypothèques sur biens meubles.

Le sénateur Burchill: Pour élucider la question, mis à part les petites embarcations qui en sont exemptes, toutes les autres petites embarcations doivent-elles être immatriculées ou doivent-elles être licenciées?

M. Mahoney: Elles doivent être immatriculées car nous aurons maintenant un bureau d'enregistrement pour les petites embarcations semblables au bureau d'immigration des gros navires et ce bureau organisera un enregistrement adéquat des titres de ces petites embarcations.

Le sénateur Riley: Je ne veux pas couper les cheveux en quatre, mais je tiens à demander à M. Mahoney quelle interprétation il donne de l'alinéa 17d) du Livre II:

d) les navires mus par des moteurs détachables d'une puissance en chevaux ne dépassant pas la puissance en chevaux maximale prescrite, à l'occasion, par règlement aux fins du présent article.

Que faites-vous des bateaux-maisons équipés de cinq moteurs d'une puissance de 10 chevaux?

M. Mahoney: Les règlements, me semble-t-il, peuvent être formulés de manière à tenir compte de la puissance totale en chevaux.

Le sénateur Riley: Mais nous n'aurons peut-être ces règlements que dans quelques années.

M. Mahoney: De toute façon, ils pourraient être modifiés de temps en temps; mais je devrais dire que, pour autant que je sache, les règlements semblables les plus récents ont été établis il y a de nombreuses années sans jamais être modifiés et ont toujours précisés une puissance de 10 chevaux.

Le sénateur Riley: Même si un bateau-maison était équipé de dix moteurs d'une puissance de 10 chevaux?

M. Mahoney: Ce serait encore la puissance totale en chevaux qui compterait.

Le sénateur Smith (Colchester): Je voulais appuyer l'idée la plus récente du sénateur Greene. Comme M. Mahoney le sait peut-être, je suis originaire de la Nouvelle-Écosse et ait quelque expérience du droit aussi bien que de la politique. J'avais toujours pensé, peut-être à tort mais je ne peux le dire car je n'ai pas fait de recherches à ce sujet, qu'en fait l'exception ne s'appliquait que dans le cas inverse: nos lois provinciales concernant la propriété personnelle et l'immatriculation, et les documents qui s'y rapportent, englobaient absolument tout, y compris les navires, si ce n'est le fait que nous reconnaissons la compétence du gouvernement fédéral au chapitre des navires immatriculés. Je n'ai jamais pensé, ni comme avocat, ni comme politicien, qu'aussi longtemps qu'une disposition d'une

[Text]

with our jurisdiction. I recognized, however, that once the definition was changed to include other smaller craft in the definition of registered ships, probably that ship would be under the jurisdiction with relation to those affected by the change. I wonder what you think of that.

Mr. Mahoney: I am quite sure that Senator Smith is right. I would certainly bow to his superior knowledge of Nova Scotia law. I have no specific knowledge of Nova Scotia law. That is why I answered an earlier question by saying the example I gave was limited to the Ontario legislation. That is the way it has traditionally been handled in Ontario, and the same effect is achieved. It may well be that in Nova Scotia a different route is used to get the same result, but the result is still recognition of the federal jurisdiction.

Senator Smith (Colchester): Thank you very much. I am glad to see that Senator Greene has had his vision widened a little more recently.

The Deputy Chairman: I think a very important point has been raised here, and I hope that members of the committee will keep that in mind. When we study the bill, clause by clause, we will probably come back to that because we do realize that it is very important.

If there are no other questions, I would like to thank Mr. Chisholm, Mr. Heal and their colleagues for their presentation.

Mr. Chisholm: Mr. Chairman, we thank you for the opportunity to be here and speak to our brief, and we hope that our comments and our brief will be helpful to you in your further deliberations.

The Deputy Chairman: They certainly will be. We thank you very much.

Our second witness is Mr. Raynold Langlois, counsel on behalf of the following associations: the St-Lawrence Shipowners Association Inc., the United Kingdom Protection and Indemnity Association Limited, London Market and the Shipowners Assurance Management Limited. I suppose Mr. Langlois will have some comments to make.

Je voudrais avertir les sénateurs de langue française que nous avons l'interprétation simultanée. Alors, s'ils désirent poser des questions en français, ils peuvent le faire, puisque le témoin est parfaitement bilingue et qu'il peut répondre dans les deux langues.

Mr. Langlois: I thank the chairman and members of the committee for allowing me to appear on behalf of the associations that I represent to assist you in the study of this very important proposed legislation.

[Traduction]

loi fédérale visant les navires immatriculés n'incluait pas les petites embarcations, n'importe qui pouvait venir gêner l'application de nos lois. Je reconnaissais toutefois qu'une fois modifiée la définition des navires immatriculés de manière à y inclure d'autres petites embarcations, cette embarcation devrait probablement être assujetti à la loi, compte tenu des navires concernés pas la modification. Je me demande ce que vous en pensez?

M. Mahoney: Je suis sûr que le sénateur Smith a tout à fait raison. Je m'inclinerai certainement devant sa connaissance supérieure de la loi de la Nouvelle-Écosse, puisque je ne la connais pas particulièrement moi-même. C'est pourquoi j'ai répondu à une question antérieure en disant que l'exemple dont je me servais n'était valable que dans le cas des lois ontariennes. C'est comme cela que l'on s'est traditionnellement occupé de ce genre de chose en Ontario et on arrive au même résultat. Il se peut bien qu'en Nouvelle-Écosse l'on suive une voie différente pour arriver à ce résultat, mais ce résultat demeure la reconnaissance de la compétence du gouvernement fédéral.

Le sénateur Smith (Colchester): Merci beaucoup. Je suis heureux de constater que les vues du sénateur Greene se sont quelque peu élargies récemment.

Le Vice-président: Je crois qu'un point très important vient d'être soulevé et j'espère que les membres du Comité ne l'oublieront pas. Lorsque nous étudierons le projet de loi article par article, nous y reviendrons sans doute car nous sommes conscients de son importance.

S'il n'y a pas d'autres questions, je voudrais remercier MM. Chisholm, Heal et leurs collègues de leurs déclarations.

M. Chisholm: Monsieur le président, nous vous remercions de l'occasion qui nous a été fournie de comparaître devant vous pour vous expliquer notre mémoire, et nous espérons que nos observations et notre mémoire vous seront de quelque utilité dans vos délibérations ultérieures.

Le vice-président: Ils le seront certainement, nous vous remercions beaucoup.

Notre second témoin est M. Raynold Langlois, conseiller juridique, qui va prendre la parole au nom des associations suivantes: L'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent, la United Kingdom Protection and Indemnity Association Limited, marché de Londres, et la Shipowners Assurance Management Limited. Je suppose que M. Langlois a des observations à faire.

I would like to remind French speaking Senators that they can use simultaneous translation. So if they wish to ask any questions in French they can do so as the witness is perfectly bilingual and can answer in both languages.

M. Langlois: Je tiens à remercier le président et les membres du Comité de m'avoir permis de témoigner au nom des associations que je représente en vue de vous aider à étudier ce projet de loi très important.

[Text]

I have with me, to assist me, Mr. W. T. Smith, who is the president of The Shipowners' Assurance Management Limited, who are the general agents and representatives in Canada of the protection and indemnity associations mentioned by the chairman.

As an introduction, I might just identify who the clients I represent are. The first one is L'Association des Propriétaires de Navires du St-Laurent Inc., an organization which was founded in 1936 and includes the major shipowners who operate the coasting fleet in the province of Quebec, with some deep-sea shipping also.

The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and the other protection and indemnity associations are really mutual insurance, non-profit organizations, of which shipowners of the world become members in order to secure various types of protection against, particularly, risks for liability, for damage to or loss of cargo, removal of wrecks where such is required by law and, generally, third party liability. Given the services provided by P & I clubs, one readily understands why they have always been active before national parliaments and also in the international field through organizations such as the Le Comité Maritime International, which represents the interests of others before various United Nations bodies, developing international conventions. It might be interesting to note that these clubs insure or cover 75 per cent to 80 per cent of the world's merchant tonnage. The P & I clubs also represent most, if not all Canadian tonnage and, certainly, the tonnage which is grouped in L'Association des Propriétaires de Navires du St-Laurent.

The brief that we presented is highly technical and at the outset it should be made clear that the purpose of our appearance is not to challenge legislative objectives sought by the drafters of the bill. It is, rather, to point out practical difficulties of application which may lead to confusion, to unnecessary inconvenience to shipowners and, under very specific sections, to serious injustice. The brief will show, for instance, that the French version of the bill contains many serious inconsistencies in relation to the English version, which are not mere drafting points. I believe I am in a position to demonstrate that the French context and the English context do not have at all the same meaning. Although we basically agree that a French version may not have to be a literal translation of the English version, which I understand is now the objective, it should at least have the same result. As both versions now have equal status before the courts, these inconsistencies could lead to serious problems of interpretation. I can think here particularly of my position as a practising admiralty lawyer in the province of Quebec, where I am constantly called upon to argue the cases principally in French, before bilingual judges, including the Federal Court trial division and the Federal Court of Appeal, not to speak of the superior court of the province of Quebec and the appellate court of the province of Quebec.

[Traduction]

M. W. T. Smith qui m'accompagne et qui me seconde est le président de la Shipowners' Assurance Management Limited, société d'agents généraux et de représentants au Canada des associations de protection et d'indemnisation mentionnées par le président.

Je voudrais en commençant établir l'identité des clients que je représente. Le premier est l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc., organisme fondé en 1936 et qui regroupe les principaux propriétaires de navires de cabotage dans la province de Québec, ainsi que de navires au long cours.

La United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited et les autres organismes de protection et d'indemnisation sont en fait des compagnies mutuelles d'assurance sans but lucratif, auxquelles les propriétaires de navires du monde entier adhèrent pour s'assurer divers types de protection, notamment les risques au chapitre des responsabilités civiles des dommages causés à une cargaison ou de cargaison perdue, de l'enlèvement d'épaves lorsque cela est requis par la loi et de la responsabilité civile en général. Compte tenu des services offerts par les clubs P & I, on comprend facilement pourquoi ils ont toujours tenu à être activement représentés devant les parlements nationaux ainsi qu'à l'échelle internationale par l'intermédiaire d'organismes comme le Comité maritime international, qui défend les droits d'autres organismes devant les diverses agences des Nations Unis qui élaborent des conventions internationales. Il peut être intéressant de noter que ces clubs assurent ou couvrent 75 à 80 p. 100 de la marine marchande du monde. Les clubs P & I représentent aussi la plupart sinon tous les navires de la marine marchande canadienne et en tout cas ceux qui sont membres de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent.

Nous avons présenté un mémoire très technique et, dès le départ, il faudrait que l'on comprenne bien que nous ne comparaissons pas en vue de contester les objectifs poursuivis par les rédacteurs du projet de loi, mais plutôt pour signaler des difficultés concrètes d'application pouvant semer la confusion, causer aux propriétaires de navires des inconvénients inutiles et, dans le cas de certains articles, causer de graves injustices. Notre mémoire signale par exemple que la version française du projet de loi contient de nombreux et graves illogismes par rapport à la version anglaise, sans qu'il s'agisse uniquement des questions de rédaction. Je suis, me semble-t-il, dans une position me permettant de prouver que les contextes français et anglais n'ont pas du tout la même signification. Bien que fondamentalement nous comprenions qu'une version française n'ait pas à être une traduction littérale de la version anglaise, et tel me paraît être maintenant l'objectif, il faudrait au moins qu'elle produise les mêmes effets. Comme les deux versions ont maintenant valeur égale devant les tribunaux, ces illogismes pourraient soulever de graves problèmes d'interprétation. Je pense ici tout spécialement à ma position d'avocat maritime pratiquant dans la province de Québec où l'on fait constamment appel à moi pour défendre des causes surtout en français, devant des juges bilingues, y compris ceux de la division des procès de la Cour fédérale et la Cour fédéral

[Text]

Another unfortunate aspect of this bill is, as you realize and these are just general comments at the outset. Book I contains extensive provisions relating to the jurisdiction and process of the Federal Court. Although this brief will later discuss some of the sections in detail, it should be borne in mind that those provisions which Book I introduces are supplemental to and, I will add later on, in many instances inconsistent with those already contained in another very recent piece of federal legislation, the Federal Court Act. You will recall that in 1970 that legislation abrogated the Admiralty Court Act and the Exchequer Court Act, to create the new Federal Court of Canada. As a general comment, I would say that it is unfortunate that said provisions are not incorporated in the Federal Court Act to avoid confusion and inconsistency and ensure that whatever sections are affected by the new provisions have been abrogated and can be qualified through interpretation of one act which would encompass the whole description of the federal court jurisdiction. As you know, the whole question of the jurisdiction of the Federal Court, as a matter of fact, at present is very seriously in question as a result of two very recent decisions of the supreme court, unanimous at that, the full bench, the case of McNamara Construction and that of Quebec Northshore Paper. So, if we already have a very serious challenge of the jurisdiction from a constitutional viewpoint, our opinion is that by introducing qualifying sections of jurisdiction in a different act we will now add another challenge to jurisdiction, or another difficulty from an administrative viewpoint to those which already exist from a constitutional viewpoint.

It is also unfortunate that the code is being adopted piecemeal. Back in 1972, I believe, when Books I and II were first introduced in the other house, it could be understood that under the pressure of time it was not possible then to produce the maritime code in its full version, i.e. five books. It could, therefore, be appreciated that in order to get the ball in motion and because we do not challenge the necessity of modernizing the Canada Shipping Act, at that time it was quite proper to introduce it in sections. It was the hope that within two years the whole legislation would be before Parliament. We are now in 1977, with the third version of the original legislation. This is the third introduction of it, I believe, if not the fourth and still the three other books of the act are not before Parliament. This creates a serious problem because we are asked to express opinion and Parliament is asked to adopt interpretation sections which will apply to unknown legislation. As you have seen, the way the bill is built, constructed or designed, the interpretation section will apply not only to the books presently before Parliament, but also to future books which are apt to appear and the contents of which to all intents and purposes are unknown. Moreover, you will find in Bill C-41 that certain sections of the Canada Shipping Act are amended by Bill C-41, whereas it was expected that Bill C-41 would cause total abrogation, which certainly was the intent expressed by the Minister of Transport and his civil servants who appeared before the committees of the other house, to replace the

[Traduction]

d'appel, sans parler de la Cour supérieure et de la Cour d'appel de la province du Québec.

Un autre aspect malheureux de ce projet de loi, comme vous vous en rendez compte et ce ne sont là que des observations générales préliminaires, c'est que l'on trouve dans le Livre I de nombreuses dispositions relatives à la compétence et aux procédures de la Cour fédérale. Bien que certaines articles feront l'objet d'une étude plus détaillée, plus loin dans le présent mémoire, il ne faudrait pas oublier que les dispositions que le Livre I introduit viennent compléter et j'ajouterais, dans plusieurs cas, contredire celles qui sont déjà contenues dans une autre loi fédérale très récente, la Loi sur la Cour fédérale. Vous vous rappellerez qu'en 1970 cette loi venait abroger la Loi sur l'Amirauté et la Loi sur la Cour de l'échiquier afin de créer la nouvelle Cour fédérale du Canada. En guise de commentaire, je dirais qu'il est malheureux que lesdites dispositions ne soient pas incorporées à la Loi sur la Cour fédérale afin d'éviter confusion et incohérence et afin d'assurer que tout article touché par les nouvelles dispositions a été abrogé et peut être modifié par l'interprétation d'une seule loi qui engloberait toute la description de la juridiction de la Cour fédérale. Comme vous le savez, celle-ci est à l'heure actuelle très sérieusement mise en question par suite de décisions unanimes très récentes de la Cour suprême, siégeant au complet, à propos des causes McNamara Construction et Québec Northshore Paper. Donc comme nous avons déjà un très sérieux conflit de juridiction du point de vue constitutionnel, nous estimons qu'en introduisant des articles modificateurs portant sur la juridiction dans une loi différente, nous ne ferons qu'ajouter un autre conflit de juridiction, une autre difficulté administrative à celle qui existe déjà du point de vue constitutionnel.

Il est également regrettable que le code soit adopté par bribes. En 1972, je crois, lorsque les Livres I et 2 ont été déposés dans l'autre endroit, il était compréhensible que la contrainte du temps rendait impossible la présentation du Code maritime dans sa version intégrale, c'est-à-dire 5 livres. On aurait dû alors se rendre compte que pour faire démarrer l'affaire, et parce que nous ne mettions pas en doute la nécessité de moderniser la Loi sur la marine marchande du Canada, il aurait été tout indiqué des procéder article par article. On espérait alors que d'ici deux ans, la loi intégrale serait déposée au Parlement. Nous sommes maintenant en 1977, et c'est la troisième version de la loi initiale. C'est donc sa troisième présentation, sinon la quatrième, et les trois autres livres n'ont même pas encore été déposés au Parlement. Cela pose un problème sérieux parce qu'on nous demande d'exprimer notre opinion et qu'on demande au Parlement d'adopter des articles relatifs à l'interprétation qui s'appliquent à une loi inconnue. Comme vous l'avez constaté, la façon dont le bill est construit, construit ou conçu, l'article relatif à l'interprétation s'appliquera non seulement aux livres présentement soumis au Parlement, mais à tous les autres livres susceptibles de paraître et dont le contenu à tous égards est inconnu. Qui plus est, vous vous rendrez compte que dans le bill C-41, certains articles de la Loi sur la marine marchande du Canada sont modifiés par le bill C-41, alors qu'on s'attendait que ce dernier l'abroge, ce qui était certainement l'intention exprimée par le ministre des

[Text]

Canada Shipping Act. You will find, for instance, that sections 45 to 53 and section 94 of the Canada Shipping Act, by virtue of section 4 of Bill C-41, are not abrogated but are amended and appear to survive as a result of, again, the same sections of the bill.

It is quite unclear to us why these sections were not simply integrated in Book II of the proposed Canadian maritime code, which covers exactly the same subject matter. In other words, you will find that these sections cover mainly mortgages of ships.

If I may be allowed to turn to more specific comments on specific sections of bill C-41, you will find that starting at page 8 and following of our brief we have followed a manner of presentation which is a little special in form and I hope, also, in content, in that substance of the comments contained on the pages are on the lefthand side with explanatory notes on the righthand side to facilitate consultation. We have proceeded on an analysis of bill C-41 on a section-by-section basis.

Right at the beginning, in section 2, on interpretation, is the first example of a serious problem of drafting with respect to the French version, but there are more serious ones later on. It relates to section 2, where the French text speaks of "protection écologique" as the equivalent of the English expression "protection of the environment." The funny thing is that the same English expression has different French equivalent in other sections of the Act, and namely, at section BI-4(3) where the expression used is "protection de l'environnement" and, at section BI-8 where the word "environment" is translated by the word "milieu". Lawyers understand that courts will try to make a meaning out of this, and may wonder why the difference in the phraseology from one section to the next. I may point out also that when reading clause BI-8 subsection (1) the word "milieu" used does cause a certain surprise when you first read it in French because it looks as if it is "milieu" in the sense of "middle" as opposed to environment. So it would be our suggestion that, strictly from a draftsmanship point of view, if a word is used in the English version it should be rendered by one equivalent in the French version so as to make sure that there can be no intent that can be derived from the fact that the legislator has used different words in the French section. That is one of the lesser problems of the inconsistencies between the English and French versions.

The Deputy Chairman: I am sorry, Mr. Langlois, but I would like to have the views of the members of the committee, now that we are dealing with specific comments, if it would be the view of the members of the committee to ask questions on each of the sections, or to let our witness carry on until the end and then come back to questions. I feel that now that we have the remarks of our witness in mind, it would be better at this time to ask pertinent questions. Do you agree with me on that? Do you think we should proceed in that way?

Senator Greene: Yes, Mr. Chairman.

[Traduction]

Transports et ses fonctionnaires qui ont comparu devant les comités de l'autre endroit, c'est-à-dire de remplacer la Loi sur la marine marchande du Canada. Vous vous rendez compte, par exemple, que les articles 45 à 53 ainsi que l'article 94 de la Loi sur la marine marchande, en vertu de l'article 4 du bill C-41, ne sont pas abrogés, mais plutôt modifiés et semblent demeurer en vertu une fois de plus des mêmes articles du bill.

Nous ne comprenons pas très bien pourquoi ces articles n'ont tout simplement pas été intégrés au Livre II du projet de Code maritime du Canada, lequel traite exactement du même sujet. Autrement dit, vous vous rendez compte que ces articles traitent surtout des hypothèques de navires.

Permettez-moi de faire maintenant des commentaires plus précis sur certains articles du bill C-41; vous vous apercevrez qu'à partir de la page 8 et dans les pages suivantes de notre mémoire, nous avons adopté une présentation un peu spéciale quant à la forme et je l'espère également quant au contenu: les commentaires se trouvent du côté gauche et les notes explicatives du côté droit afin de faciliter la consultation. Nous avons procédé à une analyse article par article du bill C-41.

Tout de suite en commençant, à l'article 2, une question d'interprétation; nous avons là le premier exemple d'un problème sérieux de rédaction dans la version française, mais d'autres problèmes plus graves viendront s'ajouter un peu plus loin. Je veux parler de l'article 2, où le texte français emploie l'expression «protection écologique» comme équivalent de l'expression anglaise «protection of the environment.» Chose curieuse, la même expression anglaise est traduite de diverses façons dans d'autres articles de la loi notamment au paragraphe BI-4(3) où l'expression utilisée est «protection de l'environnement» et à l'article BI-8 où le mot «environnement» est traduit par «milieu». Les avocats estiment que les tribunaux essaieront d'en tirer une interprétation et je me permets de me demander pourquoi la traduction est différente d'un article à l'autre. Je puis également souligner que lorsqu'on lit le paragraphe BI-8 (1), le mot «milieu» qui est utilisé cause un certain effet de surprise lorsqu'on lit tout d'abord la version française: on a alors l'impression qu'il s'agit de «milieu» dans le sens de «middle» par opposition à environnement. Nous serions donc d'avis que du seul point de vue de la rédaction, lorsqu'un mot est utilisé dans la version anglaise, il devrait toujours être traduit de la même façon en français de façon à garantir qu'aucune intention ne puisse être prêtée au législateur qui s'est servi d'expressions différentes dans la version française. C'est un des moindres problèmes de la non-concordance des deux versions.

Le vice-président: Je suis désolé, monsieur Langlois, mais puisque nous traitons de questions précises, j'aimerais avoir l'opinion des membres du Comité, pour savoir s'ils désirent poser des questions sur chaque article ou permettre à notre témoin de poursuivre et lui poser des questions à la suite de son exposé. A mon avis, puisque nous avons les remarques de notre témoin présentes à l'esprit, il vaudrait peut-être mieux lui poser des questions pertinentes. Êtes-vous d'accord avec moi? Croyez-vous que nous devrions procéder de cette façon?

Le sénateur Greene: Oui, monsieur le président.

[Text]

The Deputy Chairman: Then, Mr. Langlois, are you finished with section 2?

Mr. Langlois: Well, Mr. Chairman, I am through with one of the problems in section 2. The other problem is also one in French where the word "et" or "and" has been dropped from the text which makes the French version unreadable. Those are two very minor inconsistencies at the outset.

Senator Greene: May I ask a question of Mr. Langlois?

Premièrement, monsieur Langlois, est-ce que l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent est une corporation québécoise et fédérale?

M. Langlois: C'est une corporation québécoise, sénateur.

Senator Greene: Secondly, I might ask something of the opinion that you bore witness to with respect to the position of the federal court vis-à-vis the provincial courts and the two Supreme Court of Canada cases you referred to. Would you deem it that section BII-60-61(2) which rather makes of the federal court a sort of vacuum cleaner to gather up any provincial matter that in its judgment it deems to be something they should bring under their own jurisdiction, be an encroachment in this act, according to your evidence on the federal powers that have already been challenged in the Supreme Court of Canada?

Mr. Langlois: We dealt with the judicial policy involved with section BII-61 at page 50 of our brief, but we did not raise the constitutional issue. As you know, senator, the Federal Court Act exists pursuant to section 101 of the BNA Act which allows the Parliament of Canada to create courts for the administration of its own laws. And the problem that was raised in the two cases I referred to was that there is no federal substantive law that can be invoked by the litigants as the law which would create the right of action. It was said that although the Federal Court of Canada under the Federal Court Act purported to give jurisdiction to that court—and I will use the McNamara case as an easy example—for claims by the Crown, if the basis of the claim filed by the Crown was a contract then this was a matter which clearly fell under property and civil rights and would have to be governed by the provincial law where the contract was entered. And there being no valid federal legislation to be applied by the federal court, then the jurisdiction vested in the superior courts of the province. What I have said in the brief and after consulting constitutional experts—and I have done some constitutional litigation—but I also consulted other constitutional people particularly at the university level. They claim that the section may not be invalid from the legislative point of view in the sense that ships falling under section 91.10 of the BNA Act, navigation and shipping, which has not been the subject matter, as you know, of very much judicial consideration so far as opposed to subsection 2 of section 92 or subsections 16 and 13 of section 92, it may be possible to argue that ships have a definite federal constitutional value, and that under the ancillary powers granted to the federal government it can adopt legislation which would decide or determine what jurisdiction, and for that matter what procedure, may govern litigation on

[Traduction]

Le vice-président: Alors, monsieur Langlois, en avez-vous terminé avec l'article 22?

M. Langlois: Et bien, monsieur le président, il ne s'agissait que d'un problème à l'article 2. Il y a un autre problème encore une fois dans la version française où le mot «et» ou «and» a été omis, ce qui rend la version française illisible. Il s'agit de deux petites contradictions mineures au départ.

Le sénateur Greene: Puis-je poser une question au sénateur Langlois?

First of all, Mr. Langlois, is the Association des propriétaires de navire du Saint-Laurent a Quebec or Federal Corporation?

Mr. Langlois: It's a Quebec corporation, Senator.

Le sénateur Greene: Deuxièmement, je voudrais que vous me parliez de l'opinion dont vous avez fait foi et qui a trait à la position de la Cour fédérale vis-à-vis des tribunaux provinciaux et des deux causes entendues par la Cour suprême du Canada, auxquelles vous avez fait allusion. Le paragraphe BII-61(2) fait de la Cour fédérale un organisme qui monopolisera en quelque sorte toutes les questions à caractère provincial, dont la cour estime devoir se charger. Croyez-vous, sur la base des preuves que vous avez que les pouvoirs fédéraux ont déjà été contestés devant la Cour suprême du Canada, que l'article porte préjudice à cette loi?

M. Langlois: Nous avons parlé, en page 50 de notre mémoire, de la politique judiciaire dont il est question à l'article BII-61, mais nous n'avons pas soulevé le problème de la constitutionnalité. Comme vous le savez, sénateur, la Loi sur la Cour fédérale existe en vertu de l'article 101 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, qui permet au Parlement du Canada d'instituer des tribunaux en vue de l'application de ses propres lois. Le problème dont il était question dans les deux causes dont j'ai parlé provient de ce qu'aucune loi positive fédérale ne peut être invoquée par les parties en litige comme une loi leur donnant le droit d'action. On a affirmé que, bien que la Cour fédérale du Canada, en vertu de la Loi sur la Cour fédérale, avait la prétention de donner à ce tribunal—et je prendrai comme exemple l'affaire McNamara—le pouvoir d'entendre les revendications de la Couronne, si ces revendications étaient basées sur un contrat, il s'agissait bien entendu d'une affaire relative aux droits civils et fonciers et l'affaire devait être jugée par les tribunaux de la province dans laquelle le contrat aurait été signé. Étant donné que la Cour fédérale ne pouvait invoquer aucune loi fédérale s'appliquant à des cas de ce genre, le pouvoir de juger l'affaire revenait aux tribunaux supérieurs des provinces. Voilà ce que j'ai dit dans notre mémoire et avant d'écrire cela, j'ai consulté des experts en questions constitutionnelles—j'ai déjà contesté devant les tribunaux la constitutionnalité de certaines questions—et j'ai également consulté d'autres personnes expertes en la matière, surtout des universitaires. Ils disent tous que l'article peut être valable du point de vue législatif, en ce sens que les navires visés à l'article 91.10 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, qui traite de la navigation et de la marine marchande et dont notre système judiciaire, comme vous le savez, n'a pas toujours tenu compte dans la mesure où il s'oppose au para-

[Text]

that object of constitutional value which is a ship. I found it very interesting to listen to the exchange between yourself, sir, and Mr. Mahoney concerning registration, as I am not sure that the word "ship" constitutionally includes small craft. I personally believe that the jurisdiction that has been exercised by the provinces, and I certainly know that the Code Civil of the province of Quebec contains very extensive provisions on shipping, that the jurisdiction exercised under provincial legislation on small craft is far beyond navigation and shipping under section 91.10. I think that historically both expressions, "navigation" and "shipping", have related primarily to ocean shipping, and I would be curious to have an opinion of the Supreme Court on whether or not even inland navigation would fall under what the fathers of Confederation considered to be shipping in 1867.

Senator Greene: If I understand you correctly, the words "The Admiralty Court may, on application by an interested person, by order prohibit, for a time specified in the order, any dealing with a ship or any part interest therein, and the Court may stay any proceedings pending in any other court..." might at best be considered by some constitutional persons as an encroachment upon the constitutional rights of legislation already passed in the province of Quebec. Is that a fair comment?

Mr. Langlois: Senator, judging by my own personal first reaction to the text, I would say yes. But I would add also that the difficulty with section B II-61 does not end with the consideration of its constitutional validity. There is a very serious and unprecedented encroachment on the Canadian judicial hierarchy. What courts are we talking about in section B II-61? The act does not say. Applying, therefore, standard rules of construction, I do not think we would be allowed to exclude not only the provincial courts, not only the superior courts, which are not, and I do not think they can properly be called provincial courts because they are federal courts, they would include also appellate courts such as the courts of appeal of the various provinces. They would include also possibly the Supreme Court of Canada, and why not? I know of no other statute which grants a court such as the Federal Court, which is not a superior court in relation to the superior courts or supreme courts of the provinces—it is a court of equal status; it is certainly not a superior court to the courts of appeal of the provinces, and I think it is not even necessary to mention that it is certainly not a superior court to the Supreme Court of Canada. To give it a power like this is, as you know, a power of superintendence and reform, and a power of superintendence and reform such as that is normally given to courts

[Traduction]

phe 2 de l'article 92 ou aux paragraphes 16 et 13 de l'article 92; il est possible, donc, de soutenir que ces navires ont une valeur certaine aux yeux du fédéral sur le plan constitutionnel et qu'en vertu des pouvoirs auxiliaires dévolus au gouvernement fédéral, celui-ci peut adopter des lois pour déterminer de quel palier relèvent les litiges visant les navires, qui ont tous une grande valeur du point de vue constitutionnel, et prévoit, dans de tels cas, la procédure qu'il convient d'invoquer. J'ai trouvé très intéressante la conversation que vous avez eue avec M. Mahoney au sujet de l'immatriculation et je ne suis pas du tout certain que le terme «navire» s'applique constitutionnellement aux petites embarcations. Je crois personnellement que ce pouvoir a été laissé aux provinces et je sais pertinemment que le Code civil de la province de Québec contient des dispositions très détaillées concernant la marine marchande et que les pouvoirs exercés par les provinces en vertu des lois provinciales dans le domaine des embarcations ont de loin préséance sur les dispositions relatives à la navigation et à la marine marchande de l'article 91.10. Je crois que les termes «navigation» et «marine marchande» se sont toujours appliqués essentiellement à la navigation en haute mer, et j'aimerais savoir si la Cour suprême juge que le concept de navigation intérieure est indus dans le sens donné par les Pères de la Confédération, en 1867, à l'expression marine marchande.

Le sénateur Greene: Si je vous ai bien compris, l'expression «la Cour de l'amirauté» peut, à la demande d'une personne intéressée, prohiber, moyennant une ordonnance et pour une période stipulée dans celle-ci, toute transaction impliquant un navire ou toute personne intéressée, et la Cour peut déclarer que toute cause dont un autre tribunal est saisie «... peut être considérée par certains experts en questions constitutionnelles comme portant atteinte aux droits législatifs constitutionnels déjà acquis par la province de Québec. Est-ce que je me trompe?

M. Langlois: Sénateur, si j'en juge par la première impression que j'ai eue à la lecture du texte, je dirais que c'est exact. Je dirais également que le problème que pose l'article BII-61 ne tient pas seulement à sa validité constitutionnelle. Cet article porte très sérieusement atteinte à la hiérarchie judiciaire canadienne, ce qui est un précédent. De quels tribunaux est-il question à l'article BII-61? La loi ne le précise pas. Par conséquent, si nous appliquons les règlements courants qui régissent la construction, je ne crois pas que nous puissions exclure seulement les tribunaux provinciaux, ni les tribunaux supérieurs, qu'on ne peut même pas appeler des cours provinciales parce qu'ils relèvent en fait du fédéral, ni les cours d'appel des diverses provinces. Les tribunaux dont il est question dans cet article pourraient très bien inclure la Cour suprême du Canada. Pourquoi pas? Je ne connais aucune autre loi qui donne à un tribunal le même pouvoir qu'à la Cour fédérale, qui n'est d'ailleurs pas une Cour supérieure au même titre que les Cours supérieures ou les Cours suprêmes des provinces—ce n'est pas un tribunal au même titre que les autres—ce n'est certainement pas un tribunal plus important que les cours d'appel des provinces et je crois qu'il n'est pas nécessaire de mentionner que ce tribunal n'a pas préséance sur la Cour suprême du Canada. Lui donner un tel pouvoir

[Text]

over inferior tribunals. For instance, the Superior Court of Quebec has superintendence power over provincial boards, over lower provincial courts. The Federal Court of Canada, even the Trial and Appeal Division, has been given superintending and reforming powers over federal boards. But to give the federal court superintending and reforming powers over the superior courts and appellate courts of the province is a very serious encroachment, if not on constitutional matters, on the traditional hierarchy of the traditional process.

From a practical point of view again, what happens once the Federal Court of Canada has issued the order? What happens to the matter that is being litigated, or, for that matter, to the final judgment which has given the plaintiff a right that he has been seeking, either in the ship or in the interest that he claims in the ship? Is there evocation? Is that judgment no longer valid? What right can he assert in front of the federal court to have the judgment that he has secured enforced or to obtain recognition of the right that he is asserting before the superior court? We believe—it is our submission—that that section should be simply deleted.

Senator Greene: Would it be fair to state that not only does it inject itself upon the jurisdiction of other courts without any clear intent apparently so to do, but the fledgling federal court, which is in its green salad days, really, in establishing its jurisdiction, would if anything be brought into a less strong position to grow as a federal entity, accepted by the provinces constitutionally, if we thrust upon it powers of this kind which rather denigrate from its validity? We are not only hurting other courts, but we may be hurting the federal court itself by giving it what I like to call vacuum cleaner power.

Mr. Langlois: That may be so, sir. I also wonder what would be the reaction of the members of the judiciary itself to such a situation—the Chief Justice of Quebec, for instance, knowing that he can have his judgment stayed by a court of equal jurisdiction. That is one of the very serious problems that we have raised, and I am pleased that we have raised it at this stage.

Senator Riley: Mr. Langlois, apart from the words “écologique, environnement, milieu,” I presume those words may possibly have been inserted because of different translators. This often happens with the translation of legislation. But in your experience, and possibly with this bill dealing with translation, are there some words in English which are not readily translatable into French? What happens in a case like that?

Mr. Langlois: The French language has been known as “la langue de la précision,” and I know of no English word which cannot be translated into French. It may take a little bit longer. You may have to use a descriptive form, but in all cases you can find the proper translation. I was a little

[Traduction]

revient, comme vous le savez, à lui donner un pouvoir de contrôle et de réforme, lequel est généralement conféré aux tribunaux supérieurs. Par exemple, la Cour supérieure du Québec a le pouvoir de contrôler et de réformer les conseils provinciaux, tandis que les cours provinciales moins importantes n'ont pas ce pouvoir. La Cour fédérale du Canada et même la division de la Cour d'appel et la division de première instance n'ont pas reçu le pouvoir de contrôler ni de réformer les conseils fédéraux. Le fait de donner un tel pouvoir à la Cour fédérale, au détriment des cours supérieures et des cours d'appel des provinces, constitue une atteinte très grave, sinon à la Constitution, tout au moins à la hiérarchie traditionnelle du système législatif.

Encore une fois, sur le plan pratique, qu'arrive-t-il lorsque la Cour fédérale du Canada émet une ordonnance? Qu'advient-il de la cause en litige ou du jugement final qui a donné gain de cause au plaignant ou qui lui a donné tous les droits sur tel ou tel navire ou, en tout cas, les droits qu'il réclame sur ledit navire? Y a-t-il évocation de l'affaire? Le jugement est-il considéré non valable? Quel droit le plaignant peut-il invoquer devant la Cour fédérale pour que soit maintenu le jugement qu'il a déjà obtenu et qui était valable, ou pour que soit reconnu le droit qu'il a invoqué devant la Cour supérieure? Nous croyons—et nous le disons dans notre mémoire—que cet article devrait tout simplement être supprimé.

Le sénateur Greene: Serait-il juste de déclarer que non seulement il porte atteinte aux pouvoirs des autres tribunaux sans qu'il soit évident qu'il a été rédigé dans ce but, mais que la toute nouvelle Cour fédérale, qui en est encore à ses débuts, en délimitant son pouvoir, diminuerait ses chances de devenir vraiment un corps judiciaire fédéral dont la constitutionnalité serait reconnue par les provinces, si nous lui donnions des pouvoirs de ce genre, ce qui mettrait sa validité en doute? Non seulement nous lésons les autres tribunaux, mais nous pouvons très bien léser du même coup la Cour fédérale en lui donnant un pouvoir que je me plais à appeler un pouvoir aspirateur.

M. Langlois: C'est peut-être le cas, monsieur. Je me demande également comment réagiraient les membres du corps judiciaire devant une telle situation—le juge en chef du Québec, par exemple—lorsqu'ils apprendraient que leurs jugements peuvent être cassés par un tribunal de même niveau. C'est un des problèmes très sérieux que nous avons soulevés dans notre mémoire et je suis heureux que nous en ayons parlé ici.

Le sénateur Ryley: Monsieur Langlois, mis à part les termes “écologique, environnement, milieu”, je présume que ces termes peuvent avoir été introduits dans le texte par différents traducteurs. Cela arrive souvent dans la traduction des textes de loi. Mais, selon vous, existe-t-il des termes anglais, par exemple dans ce projet de loi qui traite de la traduction, qui ne peuvent être traduits littéralement en français? Qu'arrive-t-il dans un tel cas?

M. Langlois: La langue française est reconnue comme la langue de la précision, et je ne connais aucune expression anglaise qui ne puisse être traduite en français. Vous aurez peut-être besoin de plus de mots; vous devrez peut-être utiliser la forme descriptive, mais vous pourrez toujours trouver une

[Text]

shocked, for instance, to read in one of the consequential amendments, that in the French version of the consequential amendment to the Bankruptcy Act the word mortgage in the French text will be "mortgage" instead of "hypothèque". I am sure that does create certain problems. But there is no problem generally, to my personal knowledge.

Senator Greene: Senator Marchand says of my French that it is not French, it is patois.

Senator Riley: Bilingualism. He speaks French and English at the same time.

The Deputy Chairman: Are there any further questions on section 2?

Mr. Langlois: We have tried to limit ourselves only to basic questions. One could challenge, for instance, the propriety of having such a section as section 2. I know for instance that witnesses who will follow me will speak on that subject, so we will remain on the technical aspects of the bill.

Regarding section 3, which contains the definition, the first thing that struck us when we read it is the fact that we retain the definition of the Admiralty Court. The Admiralty Court was abolished by the Federal Court Act of 1970 and we do not see any purpose for retaining that description; whereas the admiralty jurisdiction pursuant to section 22 of the Federal Court Act is vested in the federal court and not in the Admiralty Court. There are no proper admiralty courts in Canada, not even since 1934. When the Admiralty Act was adopted in 1934, admiralty jurisdiction was vested in the Exchequer Court of Canada, where a special admiralty division was formed. Therefore, if we are going to modernize the legislation, perhaps it should be done fully.

Senator Smith (Colchester): Has the use of the words "Admiralty Court" and its definition herein something to do with the fact that the whole Shipping Act is being amended piecemeal?

Mr. Langlois: No, sir, because as a result of the adoption of the Federal Court Act, consequential amendments were made there, and although the words "Admiralty Court" in the Canada Shipping Act was retained, it was clear that through the consequential amendments made via the Federal Court Act, that meant the Federal Court of Canada.

Senator Smith (Colchester): Yes I understand that—at least, I think I do. I am just searching for an explanation myself as to why this phrase is used and defined. Perhaps it did go back to the fact that the other three books are still not before us and they will have to cover a very high proportion of the total subject in the Shipping Act now.

Mr. Langlois: Wherever you find the words "Admiralty Court" in the present Canada Shipping Act, through the consequential amendments section of the Federal Court Act it is clear that we are talking about the Federal Court of Canada.

Senator Smith (Colchester): I agree with your argument. There must be some explanation. I am just searching for it.

[Traduction]

traduction exacte. J'ai été un peu étonné de lire dans l'une des modifications corrélatives que dans la version française de la modification corrélative de la Loi sur la faillite que «mortgage» restera «mortgage» dans le texte français au lieu d'être traduit par hypothèque. Je suis sûr que cela crée certains problèmes, mais de façon générale, j'estime qu'il n'y a pas de problèmes.

Le sénateur Greene: Le sénateur Marchand dit que mon français n'est pas du français, mais bien un patois.

Le sénateur Riley: On appelle ça le bilinguisme: il parle français et anglais à la fois.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article 2?

M. Langlois: Nous avons tenté de nous limiter aux questions fondamentales. On pourrait par exemple mettre en question le bien-fondé de l'article 2. Je sais que les témoins qui me suivront parleront de cette question, aussi m'en tiendrai-je aux aspects techniques du bill.

En ce qui concerne l'article 3—qui comprend la définition—ce qui nous a d'abord frappé, c'est qu'on ait retenu la définition de la Cour d'Amirauté. La Cour d'Amirauté a été abolie par la Loi sur la Cour fédérale en 1970, et nous ne voyons pas pourquoi cette description a été retenue, la juridiction de l'amirauté, conformément à l'article 22 de la Loi sur la Cour fédérale, étant comprise dans cette dernière et non pas dans la Cour d'Amirauté. Même depuis 1934, il n'y a pas eu de véritable Cour d'Amirauté au Canada. Lorsque la Loi sur l'Amirauté a été adoptée en 1934, la compétence de l'amirauté a été accordée à la Cour de l'Échiquier du Canada, au sein de laquelle a été formée une division spéciale de l'Amirauté. Par conséquent, si nous voulons moderniser la loi, nous devrions peut-être le faire jusqu'au bout.

Le sénateur Smith (Colchester): Les mots «Cour d'Amirauté», et sa définition comprise ici, ont-ils quelque chose à voir avec le fait que la Loi sur la marine marchande soit amendée par bribes?

M. Langlois: Non, monsieur, parce qu'à la suite de l'adoption de la Loi sur la Cour fédérale, des modifications corrélatives ont été apportées, et bien qu'on ait gardé les mots «Cour d'Amirauté» dans la Loi sur la marine marchande du Canada, il était clair—dans le cadre des modifications corrélatives apportées à la Loi sur la Cour fédérale—qu'on voulait parler de la Cour fédérale du Canada.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui, je comprends, ou du moins je crois comprendre. Je me demande simplement pourquoi on utilise et définit cette expression. C'est peut-être parce que les trois autres livres ne nous ont pas encore été présentés et qu'ils devront porter sur une très grande partie du sujet dans la Loi sur la marine marchande.

M. Langlois: Partout où l'on parle de «Cour d'Amirauté» dans la présente Loi sur la marine marchande du Canada, il est clair, d'après les modifications corrélatives de la Loi sur la Cour fédérale, qu'il est question de la Cour fédérale du Canada.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis d'accord avec vous. Il doit y exister une explication, et je ne fais que la chercher.

[Text]

Mr. Langlois: The next word is "arrest." As you know, the admiralty jurisdiction has this peculiarity of giving a more or less legal personality to ships where they can be arrested in the course of what are known as *in rem* proceedings. This act defines arrest, in relation to a ship, as meaning the arrest thereof in the circumstances set out in section BI-20 of the Maritime Code. I have taken this opportunity to immediately comment on precisely section BI-20—book one, section 20—and this is the example we have of stipulations of provisions which are supplemental to the very elaborate provisions already contained since 1970, only seven years ago, in the Federal Court Act, and principally sections 43 of that Federal Court Act which, after speaking of the jurisdiction of the Federal Court as such, go into the matter of when and how that Federal Court may allow a plaintiff to arrest a vessel in the course of an *in rem* action.

The comment we make is that these provisions should be integrated and combined in the relevant sections of the Federal Court Act, and, as we point out in the explanatory notes, even a cursory reading of subsections 2 and 3 of section 43 of the Federal Court Act may well convince anyone that there are situations that will be created by the fact that section 43 is not amended and will therefore have to coexist with section BI-20, where the right of action *in rem* will not be consistent as between one act and the other.

The main purpose of clause BI-20 is to answer what I would call a cry of admiralty lawyers, with which I agree, to allow the arrest of sister ships. In many countries, especially in England, and the international community more or less agrees with this, the right of action *in rem*, which traditionally was limited to the ship which caused the mischief, if I may be permitted to use that expression, has been extended to cover other ships owned or beneficially owned by the person who owned the delinquent vessel. We agree with that. Section BI-20 goes much further than that. As you see, it reads:

"BI-20. (1) In any civil proceeding in relation to a ship, whether under this Code or otherwise, that is commenced in the Admiralty Court by way of an action *in rem*,

(a) if a claim is made therein against a person who, when the cause of action arose, was an owner or charterer of the ship, then whether such claim gives rise to a maritime lien or not,

(i) the ship may, in accordance with the Rules of the Court, be arrested if at the time when the arrest is effected that person is an owner or charterer of the ship, . . ."

I stop there to say this ground is covered in the Federal Court Act. What is disturbing is that it is covered in different words and with possibly a different result, because nowhere in the Federal Court Act is there mention of a charter. The expression used is "a beneficial owner." Will the courts come to say the beneficial owner and a charterer are the same? Since clause BI-20 is a more recent piece of legislation, will it be deemed to supersede the prior provisions of section 43,

[Traduction]

M. Langlois: L'autre mot est «saisie». Comme vous le savez, la compétence de l'amirauté a ceci de particulier qu'elle considère plus ou moins les navires, comme des personnes morales, qui peuvent être saisies sous la forme d'une action réelle. La présente loi définit «saisie» de la façon suivante: «saisie» désigne, en parlant d'un navire, sa saisie dans les circonstances exposées à l'article BI-20 du *Code maritime*. J'en profite pour parler de l'article BI-20, livre premier, article 20, qui nous fournit un exemple des dispositions qui s'ajoutent aux dispositions complexes déjà contenues depuis 1970, il y a seulement sept ans, dans la Loi sur la cour fédérale, et plus particulièrement dans l'article 43 de la Loi sur la cour fédérale qui, après avoir traité de la compétence de la Cour fédérale, précise quand et comment cette dernière peut permettre à un plaignant de saisir un navire sous la forme d'une action réelle.

Nous estimons que ces dispositions devraient être intégrées aux articles correspondants de la Loi sur la cour fédérale et que, comme nous l'avons souligné dans nos notes explicatives, même une lecture cursive des paragraphes 2 et 3 de l'article 43 de la Loi sur la cour fédérale peut convaincre n'importe qui que le fait que l'article 43 ne soit pas modifié et qu'il coexiste avec l'article BI-20 créera des situations où les deux lois entreront en contradiction au chapitre du droit à une procédure civile sous la forme d'une action réelle.

L'article BI-20 vise tout d'abord à satisfaire les avocats de l'amirauté, avec lesquels je suis d'accord, qui désirent permettre la saisie des navires appartenant au même armateur ou à la même compagnie. Dans de nombreux pays, et plus particulièrement en Angleterre—et c'est là un aspect que la collectivité internationale accepte plus ou moins—le droit à la procédure civile sous la forme d'une action réelle dont l'application se limitait autrefois au navire qui a commis l'infraction, si je puis m'exprimer ainsi, est étendu aux autres navires que possède ou utilise le propriétaire du navire ayant commis l'infraction. Nous sommes d'accord avec cette idée. L'article BI-20 va encore beaucoup plus loin, et dit ce qui suit:

«BI-20. (1) Dans toute procédure civile concernant un navire, intentée devant la Cour d'Amirauté sous la forme d'une action réelle, que ce soit en vertu du présent Code ou autrement,

a) si une demande est formulée contre une personne qui, au moment où s'est produite la cause d'action, en était le propriétaire ou l'affrètement, que cette demande donne ou non naissance à un privilège maritime,

(i) le navire peut, conformément aux Règles de la Cour, être saisi, si cette personne, au moment où la saisie est effectuée, en est le propriétaire ou l'affrètement . . .»

Je m'interromps ici pour vous dire que ce point est traité par la Loi sur la Cour fédérale. Il est troublant toutefois que le libellé soit différent et que le résultat puisse l'être également, parce que nulle part dans la Loi sur la Cour fédérale il n'est question d'un affrètement. L'expression utilisée est «propriétaire en equity.» Les tribunaux en viendront-ils à dire que le propriétaire en equity et l'affrètement sont la même chose? Puisque l'article BI-20 est plus récent, est-il censé prévaloir sur les

[Text]

subsection (2) of the Federal Court Act? I would not venture to give a very definite opinion to a client who would wish to know.

Then it goes on to say:

(ii) except a claim arising under paragraph 22(2)(a), (b) or (c) of the *Federal Court Act*, any other ship may be arrested in accordance with such Rules if at the time when the arrest is effected that person is an owner of the ship; . . .

But the section does not say of which ship he must be an owner: of the ship that was originally the cause of the misfortune or the action; or of the ship that we wish to attach by an arrest? It does not say.

It continues:

(b) if a claim arising under paragraph 22(2) (a), (c), (1) or (s) of the *Federal Court Act* is made therein or any other claim is made therein that gives rise to a maritime lien, the ship . . .

They do not say which one of the two we have just mentioned.

. . . may, in accordance with the Rules of the Court, be arrested, whether or not a change in ownership has taken place between the time when the cause of action arose and the time when the arrest is effected.

Well, when one compares BI-20(b) to the equivalent provision which is found in subsection (3) of section 43, then one finds that there are many other cases under the Federal Court Act where a ship can be arrested in an action *in rem* regardless of the fact that title or ownership may have passed to a third party between the moment the right of action arose and the moment the plaintiff wishes to assert his right. Again there are inconsistencies. If the drafter had taken the pains to introduce these provisions, the ones found under the title of "Arrest of Ship" at page 31 and following of the proposed Code, by writing them into the Federal Court Act, he would have had to deal with these inconsistencies, make the qualifications required, and amend the provisions of section 43 which required amendment; that would prevent Canadian lawyers from having the problems we are going to have in trying to make sense out of these sections which are obviously inconsistent.

Senator Smith (Colchester): Excuse me. Do I take that to mean that you are arguing that it is not appropriate to contain in this bill the incorporation simply by reference to the provisions of the Federal Court Act?

Mr. Langlois: Sir, they are not incorporated by reference. That is my difficulty. There are—I do not know if you can call them this—substantive provisions of procedure and jurisdiction; new provisions created by the proposed Canadian Maritime Code which conflict with substantive and procedural provisions already contained in the Federal Court Act. The Federal Court Act, as you will recall, goes into great detail in describing the nature of the jurisdiction which may be exercised by the Federal Court in admiralty proceedings, in section 22, containing no less than about 23 subsections that describe in detail the classes of actions or claims that may be brought before the Federal Court. Then in section 43 the legislator

[Traduction]

dispositions préalables du paragraphe 43(2) de la Loi sur la Cour fédérale? Je ne m'aventurerais pas à donner une opinion très définie à un client qui me poserait la question.

On lit ensuite:

«(ii) à l'exception des demandes formulées en vertu de l'alinéa 22(2)a), b) ou c) de la *Loi sur la Cour fédérale*, tout autre navire dont cette personne est propriétaire au moment où la saisie est effectuée peut, conformément à ces mêmes Règles, être saisi; et»

Mais l'article ne dit pas de quel navire il doit être propriétaire: du navire qui a été à l'origine de la saisie; ou d'un navire que nous désirons retenir par une saisie? Aucune précision n'est donnée.

Le projet de loi poursuit ainsi:

«b) si une demande est formulée en vertu de l'alinéa 22(2)a), c), l) ou s) de la *Loi sur la Cour fédérale* ou si une autre demande qui donne naissance à un privilège maritime est formulée, le navire peut,»

On ne dit pas lequel des deux que nous venons de mentionner.

«conformément aux Règles de la Cour, être saisi, qu'il ait changé ou non de propriétaire entre le moment où s'est produite la cause d'action et celui où la saisie est effectuée.»

Bien, lorsqu'on compare le paragraphe BI-20 b) à la disposition équivalente que l'on retrouve dans le paragraphe 3) de l'article 43, on découvre qu'il y a un grand nombre d'autres cas aux termes de la Loi sur la Cour fédérale où un navire peut être saisi par une action réelle peu importe que ce titre ou la propriété puissent être passés à une troisième partie entre le moment où le droit d'action s'est manifesté et le moment où le plaignant désire faire valoir ses droits. Ici, encore, il y a des illogismes. Si le rédacteur avait pris la peine de présenter ces dispositions, celles que l'on retrouve sous la rubrique «Saisie d'un navire» à la page 31 et celles que propose le projet de code, en les inscrivant dans la Loi sur la Cour fédérale, il aurait dû faire face à ces irrégularités, faire les précisions qui s'imposaient et modifier les dispositions de l'article 43 qui exigeaient une modification; on éviterait ainsi aux avocats canadiens les problèmes que nous aurons pour deviner le sens de ces articles qui sont de toute évidence illogiques.

Le sénateur Smith (Colchester): Excusez-moi. Voulez-vous dire qu'il ne convient pas de traiter ces questions dans le projet de loi simplement par un renvoi aux dispositions de la Loi sur la Cour fédérale?

M. Langlois: Monsieur, elles ne sont pas traitées par un renvoi. C'est justement ce qui me pose un problème. Il s'agit—j'ignore si vous pouvez les nommer ainsi—de dispositions formelles relatives à la procédure et compétence; les nouvelles dispositions créées par le projet de Code maritime du Canada entrent en conflit avec les dispositions formelles et procédurales que contient déjà la Loi sur la Cour fédérale. Cette dernière, vous vous en souviendrez, décrit avec énormément de détails la nature de la compétence qui peut être exercée par la Cour fédérale dans des procédures d'amirauté; l'article 22, ne contient pas moins de 23 paragraphes environ qui décrivent en détail les catégories d'actions ou de demandes qui peuvent être

[Text]

came to grasps with the way in which these actions can be brought: actions *in persona*, which are the traditional actions, as you know, and have a person as a defendant, versus the action *in rem*, where you have a movable property, such as a ship, as a party to the proceedings. Why should we have to have provisions of jurisdiction, provisions of procedure, in the kind of legislation such as the Canadian Maritime Code, whereas the dominion has already adopted specific legislation on that subject matter as early as 1970?

Lawyers can readily appreciate the difficulty we will have in trying to give meaning to these sections that do not read the same. Which will supersede? Some will say the Federal Court Act is a special act that should supersede the general maritime act, which is the Canadian Maritime Code. Other lawyers will argue that the legislature knew that when in 1977 it adopted the Canadian Maritime Code. If the wording is different in the Canadian Maritime Code, there must have been an implied intent that the Federal Court Act would be qualified by the more recent provision.

Senator Smith (Colchester): I am not clear whether you are arguing that there should be no mention at all in this bill of those matters already covered in the Federal Court Act, or if they should have been set out clearly in same words.

Mr. Langlois: My suggestion, sir, is that these provisions should have been incorporated in the Federal Court Act, either by another bill, or through consequential amendments, if this is the proper way of doing it. Not being a professional draftsman of legislation, I would not know if it would be proper to do it in that way, but at least as a lawyer giving advice to clients I would look in one place to know how, where and when the jurisdiction may be exercised.

Senator Smith (Colchester): I follow you, thank you.

The Deputy Chairman: Are there any other questions on that clause? If not, we will carry on.

Mr. Langlois: The definition of "Foreign Ship" found at page 3 of the bill means:

"foreign registered ship" means a ship registered or otherwise documented outside Canada;

"Foreign ship", as defined, leads us to believe that a ship owned by a person qualified to be the owner of a Canadian ship would be a Canadian ship, although not registered in Canada, because the thrust of the definition is simply to the place where the ship was built, so a Canadian person qualified to be an owner of a Canadian ship, who would own a ship not registered in Canada, would not fall under the definition of "foreign ship." It "means a ship owned by a person not qualified to own a Canadian ship but does not include a Canadian ship so long as that ship remains registered under the Maritime Code." I am sorry; I read the wrong definition, but with the same result.

[Traduction]

présentées à une Cour fédérale. Puis à l'article 43, le législateur s'attaque à la façon dont ces actions peuvent être présentées: action en matière personnelle, qui est la forme traditionnelle, comme vous le savez, et confrontation d'un défendeur à une compétence en matière réelle lorsqu'un bien mobile comme un navire, est partie à un procès. Pourquoi devrions-nous avoir des dispositions de compétence, des dispositions de procédure, dans un genre de loi comme le Code maritime du Canada, alors que le Canada a déjà légiféré sur le sujet en 1970?

Les avocats peuvent facilement se rendre compte de la difficulté que nous aurons lorsque nous chercherons à donner une signification à ces articles qui ne se lisent pas de la même façon. Lequel aura préséance? Certains diront que la Loi sur la Cour fédérale est une loi spéciale qui devrait passer avant une loi maritime générale, comme le Code maritime du Canada. D'autres avocats soutiendront que les législateurs savaient cela lorsqu'ils ont en 1977 adopté le Code maritime du Canada. Si le libellé est différent dans le Code maritime du Canada, c'était sans doute qu'il était sous-entendu que la Loi sur la Cour fédérale serait complétée par les dispositions plus récentes.

Le sénateur Smith (Colchester): Voulez-vous dire qu'il ne devrait y avoir aucune mention dans le projet de loi des questions qui sont déjà traitées dans la Loi sur la Cour fédérale, ou si elles auraient dû être énoncées clairement dans le Code en utilisant les mêmes termes?

M. Langlois: Je crois, Monsieur, que ces dispositions auraient dû être incorporées à la Loi sur la Cour fédérale, soit par un autre projet de loi, ou par des amendements consécutifs si c'est la bonne façon de procéder. Je ne suis pas un rédacteur professionnel des lois, et j'ignore donc si c'est la bonne façon de procéder, mais au moins à titre d'avocat chargé de conseiller des clients, je préférerais consulter un seul document pour savoir comment, où et quand la compétence peut être exercée.

Le sénateur Smith (Colchester): Je vous suis bien, merci.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions sur cet article? Sinon, nous passerons au suivant.

M. Langlois: La définition de "navire étranger" que l'on retrouve à la page 3 du projet de loi se lit comme suit:

«navire immatriculé à l'étranger» désigne un navire immatriculé ou autrement inscrit à l'extérieur du Canada;

Cette définition d'un navire étranger nous porte à croire qu'un navire appartenant à une personne remplissant les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien, serait un navire canadien, même s'il n'était pas immatriculé sous pavillon canadien, parce que cette définition insiste simplement sur l'endroit où le navire a été construit; ainsi, un Canadien remplissant les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien, qui posséderait un navire non immatriculé sous pavillon canadien, ne serait pas visé par la définition d'un navire étranger. «Navire étranger» désigne un navire dont est propriétaire une personne ne remplissant pas les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien, sauf s'il s'agit d'un navire canadien, aussi longtemps que celui-ci

[Text]

The Deputy Chairman: Are these question with respect to the definition of "foreign ship"?

Senator Smith (Colchester): I am not sure, Mr. Chairman. On page 2 "Canadian ship" is defined as meaning "a Canadian registered ship or a Canadian registered small craft". We are not dealing with small craft at the moment, however.

Mr. Langlois: Yes, and on page 3 we have the definition as follows:

"foreign ship" means a ship owned by a person not qualified to own a Canadian ship but does not include a Canadian ship so long as that ship remains registered under the Maritime Code;

So a foreign ship owned by a person qualified to own a Canadian ship, or a ship which would be a foreign ship owned by a person qualified to be a Canadian shipowner, but who chooses not to register in Canada, would not be a foreign ship under the act. It may not be a Canadian registered ship, but it would not be a foreign ship.

Senator Smith (Colchester): Yes, I follow you.

Mr. Langlois: It should read: "means a ship owned by a person not qualified to own a Canadian ship and not registered in Canada."

Senator Smith (Colchester): I agree.

Mr. Langlois: There is a difficulty here, because the expression "foreign ship," if my memory serves me correctly, is not used in the two first books and one can hardly wait to see to what use it may be put in Books III, IV and V. However, if it is in relation to matters of pollution or safety, it could be very important in preventing Canadian operators from violating Canadian legislation by merely having their ships registered outside Canada and saying they do not fall under these regulations which govern foreign ships because they are not foreign ships according to the definition, although they are not registered in Canada.

Senator Greene: Do I understand it correctly, then, Mr. Langlois, that under the definition as it stands a ship could be a sort of maritime neuter; it could be neither Canadian nor foreign?

Mr. Langlois: Again referring back to your very interesting discussion with Mr. Mahoney, great care must be exercised when using these words. To use a very famous expression of a very bright judge, he started out the discussion in a judgment I had by saying "a ship is a ship," which advanced the debate, as you can imagine, a great deal.

[Traduction]

demeure immatriculé en vertu du Code maritime. Je m'excuse, j'ai lu la mauvaise définition mais le résultat est le même.

Le vice-président: Y-a-t-il des questions à propos de la définition de «navire étranger»?

Le sénateur Smith (Colchester): Peut-être, monsieur le président; à la page 4, «navire canadien» désigne un navire ou une petite embarcation immatriculés sous pavillon canadien. Toutefois, nous ne parlons pas de petites embarcations actuellement.

M. Langlois: Oui, car à la page 4, nous trouvons la définition suivante:

«navire étranger» désigne un navire dont est propriétaire une personne ne remplissant pas les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien, sauf s'il s'agit d'un navire canadien, aussi longtemps que celui-ci demeure immatriculé en vertu du Code maritime;

Ainsi, en vertu de la loi, un navire étranger qui appartient à une personne remplissant les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien, ou un navire qui serait un navire étranger appartenant à une personne qui remplit les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien mais qui décide de ne pas l'immatriculer au Canada, ne serait pas considéré comme un navire étranger. Le navire ne serait peut-être pas immatriculé au Canada mais il ne s'agirait pas d'un navire étranger.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui, je vois où vous voulez en venir.

M. Langlois: On devrait plutôt lire: «désigne un navire dont est propriétaire une personne ne remplissant pas les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien et qui n'est pas immatriculé au Canada.»

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis d'accord avec vous.

M. Langlois: Une difficulté subsiste, car si ma mémoire est bonne, l'expression «navire étranger» n'est pas utilisée dans les deux premiers livres et on peut difficilement attendre de voir quel usage on en fera dans les Livres III, IV et V. Cependant, en matière de pollution ou de sécurité, cette notion pourrait être très importante car elle empêcherait les exploitants canadiens d'enfreindre les lois canadiennes car ceux-ci pourraient simplement immatriculer leurs navires à l'étranger et prétendre qu'ils ne sont pas visés par les règlements qui s'appliquent aux navires étrangers car selon la définition, il ne s'agit pas de navires étrangers, même s'ils ne sont pas immatriculés au Canada.

Le sénateur Greene: Dois-je comprendre, monsieur Langlois, que selon cette définition un navire pourrait être neutre, n'être ni canadien ni étranger?

M. Langlois: Pour revenir à votre très intéressant entretien avec M. Mahoney, il faut être très prudent quand on utilise ces termes. Je reprendrai le mot célèbre d'un très brillant juge qui ouvrit le débat au cours d'un jugement en déclarant: «Un navire est un navire». Ce qui, comme vous pouvez l'imaginer, a grandement avancé les délibérations!

[Text]

However, there are many concepts: "ships"; "Canadian ships"; "foreign ships"; Canadian registered ships, as opposed to Canadian ships or foreign ships. So, depending on which aspect of the vessel is being considered, the discussion may be of quite different animals. The concept of registration is limited to title, but generally when dealing, for instance, with safety regulations the concern is not with whether the ship is registered. The concern is in dealing with foreign or Canadian vessels. In other words, vessels that are owned and operated constantly in the Canadian environment, as opposed to vessels that come here occasionally. The problem with respect to foreign ships is that these ships are already subject to foreign laws, national laws and also various international legislation, which means that much more care must be taken in drafting the legislation or the regulations applying to these ships in order to respect the community of nations.

The next one is a very important definition of "on passage," at page 4, which is used constantly, especially in the field of public international law. The definition of "on passage" in the French version omits the English words "... but not bound to or from a port or place in Canada ...". "On passage" in the French version is at the bottom of page 4, reading as follows:

«passer» désigne le simple fait pour un navire de traverser les eaux canadiennes;

Although we may not wish to have a literal translation, I am convinced that it omits a very fundamental criterion of qualification of the doctrine of "passage," that the vessel must not have originated at or be destined to a port of the same country.

The Deputy Chairman: So you mean that the definition of "on passage" is suitable?

Mr. Langlois: It is proper.

The Deputy Chairman: But the translation is bad?

Mr. Langlois: It is bad; it lacks a very fundamental qualification. Words should be added to the effect that:

"Désigne le simple fait pour un navire de traverser les eaux canadiennes sans être destiné ou originant d'un port canadien".

I could very easily draft a French text, but I have not had the time to do so; I am sorry.

Senator Greene: On a point of information which may be useful in connection with Mr. Langlois' evidence, it was my understanding that the chairman of this committee had instructed the draftsmen to go back over the translations, sharpen their pencils and come back with some answers.

The Deputy Chairman: Yes.

Senator Greene: Has this yet been done, in light of the points Mr. Langlois has so effectively brought to us?

The Deputy Chairman: Yes; I was told this morning that the work is going forward but it is not yet complete. Is that correct, Mr. Mahoney?

[Traduction]

Toutefois, nous avons affaire à de nombreuses motions celles de «navires», «navires canadiens», «navires étrangers», navires canadiens immatriculés par opposition à navires canadiens ou étrangers. Ainsi, selon l'aspect du navire que l'on considère, on peut parler de choses très différentes. L'immatriculation est restreinte au titre, mais de façon générale, lorsqu'on s'occupe par exemple des règlements de sécurité, la question n'est pas de savoir si le navire est immatriculé. Le problème se pose s'il s'agit de navires étrangers ou canadiens. Autrement dit, les navires qui sont possédés et exploités de manière constante dans les eaux canadiennes, par opposition aux navires qui y passent occasionnellement. Dans le cas des navires étrangers, le problème tient au fait qu'ils sont déjà assujettis à des lois étrangères, aux lois nationales et à diverses autres textes législatifs internationaux, ce qui signifie qu'il faut être beaucoup plus prudent en rédigeant la loi ou les règlements qui s'appliqueront à ces navires afin de respecter les dispositions déjà prises par d'autres pays.

La définition suivante est très importante. Il s'agit de celle de «passer» à la page 4, terme qui revient constamment, et plus particulièrement dans le domaine du droit public international. Dans la version française de la définition de «passer», le sens de l'expression anglaise: «... but not bound to or from a port or place in Canada ...» a été perdu. Au bas de la page 4, le verbe «passer» est défini ainsi:

«passer» désigne le simple fait pour un navire de traverser les eaux canadiennes;

Bien que nous n'exigions pas nécessairement une traduction littérale, je suis certain que cette définition omet un aspect fondamental de la définition de «passer», à savoir que le navire ne doit avoir ni son port d'attache ni son port de destination dans le pays.

Le président suppléant: Voulez-vous dire que la définition de «on passage» est appropriée?

M. Langlois: Elle l'est.

Le président suppléant: Alors, c'est la traduction qui est mauvaise?

M. Langlois: Oui, elle est mauvaise, car elle néglige un aspect fondamental. Il faudrait y ajouter l'explication suivante:

«Désigne le simple fait pour un navire de traverser les eaux canadiennes sans être destiné ou originant d'un port canadien».

Il me serait très facile de rédiger un texte français, mais je n'ai pas eu le temps de le faire. Je suis désolé.

Le sénateur Greene: En ce qui concerne un aspect qu'il serait bon d'éclaircir en regard du témoignage de M. Langlois, il me semble que le président de ce Comité a demandé aux rédacteurs de revoir les traductions d'un œil critique et de nous soumettre ensuite les réponses.

Le président suppléant: C'est exact.

Le sénateur Greene: Est-ce que cela a été fait, compte tenu des aspects que M. Langlois nous avait clairement signalés?

Le président suppléant: On m'a dit ce matin que le travail avance, mais n'est pas encore terminé. N'est-ce pas, monsieur Mahoney?

[Text]

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I would say that this morning is the first time that the translators have seen the questions. It is very difficult to translate questions without knowing what they are. This morning is the first time we have received a copy of this brief.

Senator Riley: It would be of assistance to hear Mr. Langlois out, which may also prove of assistance to the translators.

The Deputy Chairman: Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Langlois: The next word, which causes difficulty throughout the legislation, is the word "owner" at line 19 on page 4. I know that in other briefs the matter will be raised in detail. Suffice it to say that as far as we are concerned it warrants the following comments: It excludes the actual registered owner who would be chartering his ship in such a manner as not to have the possession and use of the ship because the English version says:

"owner", in relation to a ship, unless otherwise provided, means . . .

It does not say "includes." It says:

. . . means the person having for the time being, either by law or by contract, the possession and use of the ship . . .

You will find that throughout the legislation ships can be forfeited, seized, arrested and subject to all sorts of proceedings which may very fundamentally affect the rights of the actual owner of the vessel. He may have chartered his vessel, for instance, by demise on a long-term time charter where the management, use and possession of the vessel has been entrusted to a third party, which I would venture to say is done in 90 per cent of the cases, it being a form of financing sometimes. A financial institution will own the vessel and will demise it to the operator under sale-purchase agreements or other forms of financial contract.

Le sénateur Asselin: Je ne vois pas de traduction française pour «owner».

M. Langlois: "owner" c'est "propriétaire", à la page 5, à la ligne 30. J'y reviendrai, sénateur Asselin, à la définition française parce que, à mon grand étonnement, de la seule version anglaise, on a réussi à lui faire quatre versions françaises différentes, ayant des significations et une portée différente. C'est un autre commentaire que je voulais faire. So the owner who shall have chartered his vessel by demise may be faced with the following situation: His vessel is seized by the federal government for a violation of the law. It will be forfeited and he has no *locus standi* before the courts to claim anything, because he is not an owner as defined by the act. The recourse before the courts to obtain either the release of the vessel or to make his rights known is limited to the owner. That is a very serious problem and I know that my friend Mr. Barry, representing Dominion Marine Association, will make that point more forcibly than I can.

[Traduction]

M. Mahoney: Monsieur le président, je dois dire que ce matin, par la première fois, les traducteurs ont été saisis du problème. Il est très difficile de traduire sans savoir exactement de quoi il retourne. C'est donc ce matin, pour la première fois, qu'ils ont reçu une copie de ce mémoire.

Le sénateur Riley: Il serait bon que M. Langlois puisse se faire entendre; les traducteurs pourraient d'ailleurs en profiter.

Le président suppléant: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Langlois: Le terme «propriétaire», à la ligne 30 de la page 5, pose aussi des problèmes tout au long du projet de loi. Je sais que la question a été étudiée en détail dans d'autres mémoires. Qu'il suffise de dire qu'en ce qui nous concerne nous estimons que cette définition exclut le propriétaire réel dans les cas où le navire dûment immatriculé est affrété de telle façon que le propriétaire n'en a ni la possession ni l'usage, puisque:

«propriétaire», relativement à un navire, désigne, sauf disposition contraire . . .

Il n'y est pas dit «inclut», mais bien:

désigne . . . la personne ayant, à l'époque considérée, la possession et l'usage du navire par l'effet de la loi ou d'un contrat . . .

Vous verrez que dans ce projet de loi, les navires peuvent être confisqués, mis sous séquestre, arrêtés et assujettis à toutes sortes de procédures qui peuvent empiéter grandement sur les droits du propriétaire réel du navire. Il peut, par exemple, avoir affrété son navire en signant un contrat à long terme en vertu duquel la gestion, l'usage et la possession du navire sont confiés à une tierce partie, ce qui à mon avis se produit dans 90 p. 100 des cas et constitue parfois un mode de financement. Une institution financière possède un navire et le cède à l'exploitant en vertu d'accords d'achat-vente ou d'autres formes de contrats financiers.

Senator Asselin: I do not see any translation of owner.

Mr. Langlois: "Owner" is for "propriétaire", on page 5 line 30. I will come back to the french definition because, quite surprisingly, from the english version they give four french different versions, each one having a different significance and scope. That is the other remark I wanted to make. Ainsi le propriétaire qui aura affrété son navire sous contrat pourra se faire confisquer son navire par le gouvernement fédéral pour avoir enfreint la loi. Celui-ci sera mis sous séquestre et le propriétaire n'a pas le droit de comparaître devant les tribunaux pour réclamer quoique ce soit, parce qu'il n'est pas propriétaire, au sens où l'entend la loi. Seul le propriétaire peut saisir les tribunaux pour obtenir soit la remise de son navire soit pour faire connaître ses droits. Il s'agit donc d'un problème très grave et je sais que mon ami, M. Barry, qui représente la *Dominion Marine Association*, fera valoir ce point de vue d'une manière plus convaincante que je n'ai pu le faire.

[Text]

Senator Greene: Does he have any standing in the translation in those circumstances? Could he be an owner in French and not in English?

Mr. Langlois: Yes, he can, sir, because in some instances the French context uses the word "comprend" and in other instances the word "désigne." As you know, sir, when a definition says "désigne," it means "mean" and when it says "comprend" in French it "includes." So whenever it says it "includes," you can say it is a non-limited definition and would, obviously, include the registered owner. However, where the word "désigne" is used, it is too bad.

The second comment is that when used in clause BI-20 in relation to arrest, the word "owner" is used in conjunction with "charterer." I would like to read clause BI-20 at page 31, paragraph (1)(a)(i), as follows:

(i) the ship may, in accordance with the Rules of the Court, be arrested if at the time when the arrest is effected that person is an owner or charterer of the ship, or . . .

Now if you go to section BI-20(3), at the top of page 32, you will find that it says:

"charterer", in relation to a ship, means a person having for the time being, either by law or by contract, both the possession and use of the ship; . . .

Which is exactly the same definition given of "owner" in section 3. So read literally, the legislator is stuttering. He is saying in BI-20 (1)(a)(i) that:

(i) the ship may, in accordance with the Rules of the Court, be arrested it at the time when the arrest is effected that person "is an owner or owner of the ship,"

This obviously does not make sense.

Senator Smith (Colchester): Then I see right after that another definition of "owner".

Mr. Langlois: Yes. This is a qualification to make sure that it will include the mortgagee. There is no basic wrong there. But I have always learned in drafting legislation that you do not define a word unless it is going to be used consistently with a special meaning throughout the act. You either let the word stand as it is in accordance with normal vocabulary or normal sense, or you define it where it is used consistently. And this is a very important exception to the first definition. It also gives a very narrow definition to the word "charterer" which we will find elsewhere in the legislation, because the only charterer that would qualify, at least that is my understanding, would be the demised charterer, and not the time charterer or any other form of charterer. So where the act elsewhere speaks of charterer, will the courts, using the rule of construction of context, say, "Well, since the legislator has defined "charterer" somewhere in the act we shall use that definition as a guide for the construction of that word wherever it appears in the legislation." And when used in Book II in relation to registration of ownership and here I am referring to Book II, section BII-12 (2) you will find that again the word "owner" is not used in the same meaning as the definition. And that is by virtue of subsection (2) which says:

[Traduction]

Le sénateur Greene: Dans un tel cas, est-ce que la traduction française lui offre un certain recours? Pourrait-il être considéré comme un propriétaire aux termes de la version française et non pas de l'anglaise?

M. Langlois: Cela pourrait arriver, monsieur, parce que dans certains cas on utilise soit le terme «comprend» ou encore «désigne». Comme vous le savez, quand dans une définition on trouve le terme «désigne», il équivaut au terme anglais «mean» et quand en français on a le terme «comprend» il équivaut à l'anglais «includes». Si bien que chaque fois qu'on a le terme «includes», il s'agit d'une définition non limitative qui inclurait évidemment le propriétaire enregistré. Toutefois, quand c'est le terme «désigne» qu'on utilise, il n'y a rien à faire.

En deuxième lieu, à l'article BI-20, où il est question de saisie, le terme «propriétaire» est rapproché du terme «affréteur». J'aimerais vous lire l'article BI-20 (1a)(i), à la page 31.

(i) le navire peut, conformément aux Règles de la Cour, être saisi, si cette personne, au moment où la saisie est effectuée, en est le propriétaire ou l'affréteur, ou,

Maintenant si vous passez au paragraphe BI-20(3) au haut de la page 32 vous verrez qu'on y lit:

«affréteur» désigne la personne qui a, légalement ou conventionnellement, la possession et l'usage d'un navire;

Ce qui correspond exactement à la définition de «propriétaire» au paragraphe 3. On ne peut qu'en conclure que le législateur bégaye. Le sous-alinéa BI-20(1)(a) (i) se lit comme suit:

(i) le navire peut, conformément aux Règles de la Cour, être saisi, si cette personne, au moment où la saisie est effectuée, en est le propriétaire ou l'affréteur,

Ceci ne fait aucun sens.

Le sénateur Smith (Colchester): Tout de suite après cela, on trouve une autre définition de «propriétaire».

M. Langlois: Oui. Ceci est pour s'assurer que la définition comprend le créancier hypothécaire. Je n'y vois rien à redire. Mais j'ai toujours appris que l'un des principes de base de la rédaction législative est qu'on ne doit pas définir un mot à moins qu'il ne conserve la même définition dans toute la loi. On utilise soit le mot dans son sens normal ou on le définit lorsqu'il doit conserver rigoureusement la même définition. Ceci est une exception importante à la première définition. Elle définit également très étroitement le terme «affréteur» qui se retrouve ailleurs dans la loi parce que le seul genre d'affrètement qui répondra à cette définition, du moins comme je l'entends, serait l'affrètement coque-nue et non l'affrètement à temps ou tout autre affrètement. Ainsi, lorsqu'on mentionne le terme affréteur ailleurs dans la loi est-ce que les tribunaux, se fiant sur la règle du contexte diront «puisque le législateur a défini «affréteur» dans la loi nous nous baserons sur cette définition lorsqu'il apparaît dans la loi.» Pour ce qui est de l'enregistrement des propriétaires, vous noterez qu'au paragraphe BII-12(2) le mot «propriétaire» est encore une fois utilisé dans un sens différent. Parce que le paragraphe (2) stipule:

[Text]

(2) For the purpose of subsection (1) and sections BII-13 to BII-70, "owner", in relation to a ship, does not include a person whose only interest in the ship is a right, for the time being, either by law or by contract, to the possession and use of the ship.

So here the expression "owner" is limited to the actual registered or, if you wish, the person whose title is really in the ownership of the thing, and not just one which is a mere commercial interest such as would be the case of a demised charterer. There is no objection to that, but it is just a further illustration of the difficulties we may have with the word "owner."

Senator Smith (Colchester): I am not sure that there is not an objection there. When one looks at a definition one expects to find all the values and meanings to be given to it in the definition section. Here we have already found two other places, and there may be more, where there are different definitions.

Mr. Langlois: All I was saying, senator, was that the concept of excluding the demised charterer from the definition of owner for the purpose of registration is in itself not objectionable. As a matter of fact it is required. But I do agree that the main thrust of our argument on "owner" is that it should not be defined in the opening section if it is not going to be used consistently throughout the legislation.

Senator Greene: For the benefit of those of us who were in the junior service rather than the senior service, would you define for us what is a demised charterer—other than a dead sailor?

Mr. Langlois: Well, a demised charter is really that the actual use, operation and control of the vessel is given for a time to another entity than that of the registered owner. I understand that it has been the case in the financing of a lot of Canadian ships that a financial institution, instead of having a mortgage on the vessel, would actually be the owner and have the ship built. It would be the registered owner and then would lease the ship on a long-term basis to the person who wanted to use the vessel with a purchase agreement linked to the contract which would be exercised when the debt is amortized in total. The demised charterer puts his own crew on board, and he operates the vessel as if it were his own.

Senator Greene: Might he be compared to a conditional owner in a conditional sale? A conditional owner keeps title to the car until the last payment is made, but the car is under the control of and is licensed by the purchaser. However the conditional owner still retains title without exercising the right of control. Is that a fair analogy?

Mr. Langlois: That is foreign to the civil system with which I have been trained, and I would not want to venture to answer, except to say that it seems to be the same situation, but whether it bears the same legal consequences I would not venture to answer.

[Traduction]

(2) Aux fins du paragraphe (1) et des articles BII-13 à BII-70, le mot «propriétaire», en ce qui concerne un navire, ne comprend pas une personne dont le seul intérêt dans le navire consiste, à l'époque en cause, en un droit, résultant de la loi ou d'un contrat, à la possession et à l'usage de ce navire.

Ici, l'expression «propriétaire» se limite au propriétaire enregistré seulement ou, si vous le voulez, à la personne qui détient vraiment le titre de propriété et ne comprend pas une personne qui possède simplement des intérêts commerciaux comme cela serait le cas pour affrètement coque-nue. Rien ne s'oppose à ce qu'on limite la définition ainsi, mais cela illustre une fois de plus les problèmes qui peuvent naître de l'interprétation du mot «propriétaire».

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne suis pas certain que cela cause des problèmes dans ce cas. Lorsqu'on regarde une définition, on s'attend à trouver toutes les valeurs et les significations que l'on peut prêter à un mot. Nous avons déjà trouvé deux endroits, et il y en a peut-être d'autres où le même mot n'a pas la même définition dans la loi.

M. Langlois: Tout ce que je dis, sénateur, est que le fait d'exclure l'affrètement coque-nue de la définition de propriétaire aux fins de l'enregistrement n'est pas contestable en soi. En fait, cela s'impose. Mais j'en conviens, que le mot «propriétaire» ne devrait pas être défini au début du projet de loi s'il doit changer de sens par la suite.

Le sénateur Greene: Pour la gouverne de ceux qui faisaient partie du service junior plutôt que du service senior, pourriez-vous définir de que constitue l'affrètement coque-nue.

M. Langlois: C'est lorsque l'utilisation, l'exploitation et le contrôle d'un navire est laissé pendant un certain temps à une personne autre que le propriétaire enregistré. Je crois qu'on a adopté cette méthode dans le financement de nombreux navires canadiens; un établissement financier, au lieu de lever une hypothèque sur le navire, en devenait ainsi le propriétaire et se chargeait de la construction du navire. L'établissement devenait le propriétaire enregistré et louait le navire à long terme à des personnes qui désiraient l'utiliser avec une entente d'achat lié au contrat lorsque la dette était amortie en entier. Dans ce cas, l'affrèteur engage son propre équipage et exploite le navire comme si c'était le sien.

Le sénateur Greene: Peut-il se comparer à un propriétaire conditionnel dans une vente conditionnelle? Le propriétaire conditionnel conserve un droit de propriété sur la voiture jusqu'à ce que le dernier versement ait été effectué, mais la voiture est en possession de l'acheteur au nom duquel elle est enregistrée. Cependant, le propriétaire conditionnel continue de conserver des droits de propriété sans exercer de droit de contrôle. Est-ce un bon exemple?

M. Langlois: Ceci ne se présente pas dans le système civil dans lequel j'ai reçu ma formation et je ne voudrais pas me hasarder à répondre à cette question, mais je crois que c'est à peu près la même situation bien que je ne sois pas certain si cette situation entraîne les mêmes conséquences juridiques.

[Text]

Senator Smith (Colchester): I would like to offer the possible explanation that it is used in the same sense as it is used in the ancient English common law, meaning, in effect, a person who does not own anything but who otherwise has certain rights including leasehold rights.

The Deputy Chairman: Are there any further questions on "owner"? If not, Mr. Langlois, you can carry on with BII-14.

Mr. Langlois: Then we come to the definition of "ship," and here, as I said earlier, there are four different French versions. Some of these versions are restrictive in relation to the unique English version of that definition. Moreover, the French version of that definition in the code omits to cover the English words "lack of propulsion".

The "navire" which is the French equivalent is found at the top of page 4 which says:

comprend tout bâtiment, bateau ou embarcation destiné, exclusivement ou partiellement, à la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion;

You will find that in the consequential amendments where other acts are amended for the same definition—they are reproduced at page 15 and 17 of our brief—the four different French versions which go in so far as the case of the Revenue Act and the Income Tax Act to say:

désigne toute espèce d'embarcation utilisée . . .

Whereas everywhere else it is "comprend", which means that the definition is totally different, and also the descriptive words used to render the English expression, the unique English version, are quite different and may lead to different interpretations. We would recommend that the definition which is proposed to be used for the purpose of the Federal Court Act should be the one retained for the Canadian Maritime Code, and also for the French versions of the other acts. That seems to be the most comprehensive of the French versions of the definitions given.

The Deputy Chairman: Would you read them in both English and French?

Mr. Langlois: You will find the Federal Court Act definition at annexe I, item 4, line four, which is at page 14, which says:

navire comprend toute espèce de bâtiment, bateau ou embarcation utilisé ou pouvant être utilisé, exclusivement ou partiellement, pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas.

The French version there corrects basically two mistakes of the French version in the code. The English word used, or capable of being used, is adequately rendered by the words "utilisé ou pouvant être utilisé" instead of the French destiné which we find in the code, which does not have the same meaning in French. The question of propulsion was also dealt with by the addition of "même s'il n'en a pas."

It is unclear to us whether the definition of "ship" includes aircraft while used on the water. As you know, the international legislation has a tendency of considering that aircraft while

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Permettez-moi d'ajouter que ce mot est peut-être utilisé dans le même sens dans l'ancien droit commun anglais pour désigner une personne qui ne possède rien, mais qui exerce certains droits comme celui de la tenure à bail.

Le vice-président: Avez-vous d'autres questions au sujet du mot «propriétaire»? Sinon, M. Langlois peut passer à l'article BII-14.

M. Langlois: En ce qui touche la définition de «navire», comme je l'ai souligné plus tôt, il y a quatre versions différentes en français. Certaines d'entre elles sont restrictives par rapport à la version anglaise unique de cette définition. De plus, la version française de cette définition dans le code omet d'inclure les mots anglais «lack of propulsion».

La définition de «navire» qui se trouve au haut de la page 4 se lit comme suit:

«comprend tout bâtiment, bateau ou embarcation destiné, exclusivement ou partiellement, à la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion;

Vous verrez que dans les modifications s'appliquant à d'autres lois qui contiennent cette définition, reproduites aux pages 15 et 17 de notre mémoire, les quatre versions françaises pour ce qui est de la Loi sur le revenu et de la Loi de l'impôt sur le revenu vont jusqu'à dire que «navire»:

désigne toute espèce d'embarcation utilisée . . .

Partout ailleurs on utilise le mot «comprend», ce qui signifie que la définition est totalement différente et que les mots utilisés pour rendre le sens de l'expression anglaise unique sont très différents et peuvent s'interpréter de diverses façons. Nous recommandons que la définition que l'on se propose d'utiliser aux fins de la Loi sur la Cour fédérale soit reprise dans le Code maritime du Canada, ainsi que dans les versions françaises des autres lois. Il semble que ce soit la plus complète des définitions données dans les versions françaises.

Le vice-président: Pouvez-vous nous lire les versions anglaises et françaises?

M. Langlois: Vous trouverez la définition figurant dans la Loi sur la Cour fédérale à l'annexe 1, article 4 à la quatrième ligne, en page 14. Elle est ainsi rédigée:

navire comprend toute espèce de bâtiment, bateau ou embarcation utilisé ou pouvant être utilisé, exclusivement ou partiellement, pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas,

Cette version française corrige deux erreurs qui figurent dans la version française du Code. La formule anglaise «used, or capable of being used» est correctement traduite par les mots «utilisé ou pouvant être utilisé» au lieu du mot français «destiné» que nous trouvons dans le code, et qui n'a pas le même sens en français. La question de la propulsion a été également résolue par l'addition de la formule «même s'il n'en a pas».

Le texte n'indique pas clairement si la définition du mot «navire» comprend les hydravions pendant leur utilisation sur l'eau. Comme vous le savez, la législation internationale a

[Text]

being used on water are to be considered as ships and to comply with whatever legislation or regulations apply.

When you find in the French version the words “bâtiment bateau ou embarcation”, none of those words seem to relate to aircraft, at least in French.

The Deputy Chairman: Are there any questions on the definition of “ship”? If not, we will carry on.

Mr. Langlois: Regarding “Ship under construction”, which is found at the bottom of page 5, line 37—

Senator Riley: What page in your brief?

Mr. Langlois: In our brief it is page 18. It says:

“ship under construction” means a ship a contract for the building of which has been executed and that has not been delivered by the builder to the owner or a ship construction of which has been commenced by a builder for his own account and the building of which has not been completed;

The comment there is that it appears that to be valid a contract for the construction of a ship will of necessity have to be in writing, thus causing problems inter alia in relation to verbal contracts and implied modifications by conduct or otherwise of written contracts.

Another comment also is that it would appear that to be considered to be a ship under construction, the mere fact that a contract has been signed will give that proposed vessel some legal status of some sort even before the construction actually begins.

It is to be noted, as a matter of fact, that the actual construction aspect of that definition is used merely when referring to the builder, and not where a ship is being built by a builder for the purpose of a third party, which applies in most cases if not all.

Again, it is difficult to understand why the drafters have defined “ship under construction” in relation to a contract as opposed to in relation to the actual fact of a ship being built or the construction of which has commenced.

Senator Smith (Colchester): What difficulty do you envisage from the fact that it may give a legal entity to a ship which is not really under construction at all?

Mr. Langlois: Is it possible to register a ship even before construction begins, and also to pledge it as credit for commercial agreements? That is one of the instances.

It is surprising that when you have such a definition which relates to an actual fact, a ship under construction is a ship under construction, to come back to my famous judge of a few moments ago. It should be easy to understand that a ship is under construction when construction actually begins. It does

[Traduction]

l'endence à estimer que lorsque les hydravions sont utilisés sur l'eau, ils doivent être considérés comme des navires et donc observer les lois et règlements applicables.

Dans la version française, on trouve les mots «bâtiments, bateaux ou embarcations», et aucun de ces mots ne semblent pouvoir désigner un hydravion, du moins en français.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions sur la définition du mot «navire»? S'il n'y en a pas, nous allons poursuivre la discussion.

M. Langlois: Je voudrais que nous évoquions la définition de «navire en construction», qui se trouve à la ligne 23 de la page 4.

Le sénateur Riley: Quelle est la page correspondante dans votre mémoire?

M. Langlois: C'est la page 18. La définition est ainsi rédigée:

«navire en construction» désigne soit un navire pour la construction duquel un contrat a été signé et qui n'a pas été livré au propriétaire par le constructeur soit un navire dont un constructeur a commencé la construction pour son propre compte et ne l'a pas terminée;

Il semble que pour être valable, un contrat pour la construction d'un navire devra nécessairement être établi par écrit, ce qui pose des problèmes, notamment en ce qui concerne les contrats verbaux et les modifications des contrats écrits qui peuvent découler, entre autres choses, de l'attitude des parties.

Il semble également que dans le cas d'un navire en construction, le simple fait qu'un contrat ait été signé confèrera au futur navire une sorte de statut juridique, même avant que la construction n'ait véritablement commencée.

Il convient de remarquer qu'en fait, dans cette définition, la notion de construction n'est véritablement utilisée qu'en ce qui concerne le constructeur; elle ne s'applique pas lorsque le constructeur construit un bateau destiné à une tierce partie, ce qui se produit dans la plupart, sinon dans la totalité des cas.

Encore une fois, il est difficile de comprendre pourquoi les rédacteurs ont défini le «navire en construction» par rapport à un contrat, et non par rapport au fait qu'un navire est véritablement construit, ou que la construction a effectivement commencé.

Le sénateur Smith (Colchester): Quelle difficulté pourrait, selon vous, découler du fait que cette disposition confère une entité juridique à un navire qui, en réalité, n'est pas en construction?

M. Langlois: Est-il possible d'enregistrer un navire avant que sa construction n'ait commencé, ou de le déposer en nantissement en tant que crédit pour des accords commerciaux? Ce sont deux exemples.

Il est étonnant de voir cela dans une définition qui porte sur un fait réel; un navire en construction est un navire en construction; pour en revenir au célèbre juge dont j'évoquais le cas tout à l'heure. On comprend aisément qu'un navire est en construction lorsque sa construction commence véritablement.

[Text]

not even warrant definition. But why is the legislator here referring to a written construction contract? What is the purpose of it? Is that contract given any special status? Does it bar verbal agreements, as I said earlier? Does it make verbal agreements illegal? Does it depart from the normal rules of construction on the law of contracts, where written agreements can be modified through conduct of the parties without written confirmation? Does the person who is qualified to own a Canadian ship have to meet those tests at the moment he signs a contract or when the vessel is actually under construction, or when the vessel is actually registered? Those are all problems.

Senator Smith (Colchester): I suppose all of those things turn on how the phrase "ship under construction" is used in later parts of the act.

Mr. Langlois: That is right; but basically it is used only in relation to the mortgaging of a ship under construction, and also as to who may own a ship under construction. When does the insurable interest begin in a vessel? Is it when the contract is signed or when construction actually begins? We do not understand that.

In the consequential amendments, I pointed out in the preamble or the introduction to our brief that as we had understood that the Shipping Act was to be abrogated by the adoption of the Canadian Maritime Code, we were somewhat surprised to see that provisions of the Canada Shipping Act are being modified and will survive the passage of the Canadian Maritime Code.

I will limit my comments at this point to say that the provisions that are being amended in the Canada Shipping Act relate to mortgages—builders' mortgages and other forms of mortgages. The provisions so amended are already covered in book two which is presently before Parliament, and it is unclear why they have not simply been incorporated in the code at their proper place. You will even find that by reading section 52 of the Canada Shipping Act, which the Canadian Maritime Code purports to amend, that that section covers exactly—I am sorry, not section 52. The amended section 52 gives priority to the mortgagee's claim over lien holders, whereas the former section merely prevented the mortgage from being affected by bankruptcy. That is a very major departure from the situation which exists presently under the Canada Shipping Act.

So the first point is that the provisions in the consequential amendments are already covered in book two, and the second point is that section 52 of the Canada Shipping Act, which is amended by the consequential amendments—you will find that at page 9—now gives priority to the mortgagee's claim over lien holders in the case of bankruptcy, whereas the former section merely prevented the mortgage from being affected by bankruptcy. In other words, what used to happen in the past is

[Traduction]

Une définition est superflue. Pourquoi, dans ce cas, le législateur fait-il allusion à un contrat écrit de construction? Dans quel but fait-il cela? Ce contrat reçoit-il un statut particulier? La disposition interdit-elle les accords verbaux, comme je l'ai dit tout à l'heure? Est-ce qu'elle les rend illégaux? S'agit-il d'un abandon des règles normales d'interprétation du droit des contrats, selon lesquelles les contrats écrits peuvent être modifiés par l'attitude des parties, sans qu'il soit besoin d'une confirmation écrite? La personne qui a les qualités requises pour posséder un navire canadien doit-elle répondre à ces conditions au moment où elle signe un contrat, ou lorsque le navire est véritablement en construction, ou lorsque le navire est effectivement enregistré? Voilà autant de problèmes.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suppose que tout cela dépend de la façon dont la formule «navire en construction» est utilisée dans le reste du texte de loi.

M. Langlois: C'est exact; mais en réalité, la définition n'est utilisée qu'en ce qui concerne les hypothèques sur un navire en construction, et également en ce qui concerne la personne qui peut posséder un navire en construction. A partir de quel moment apparaît l'intérêt assurable sur un navire? Est-ce lorsque le contrat est signé ou lorsque la construction commence véritablement? Nous ne pouvons pas le savoir.

En ce qui concerne les modifications corrélatives, j'ai indiqué, dans le préambule ou dans l'introduction de notre mémoire, que selon notre analyse, la Loi sur la marine marchande devait être abrogée par l'adoption du Code maritime du Canada et nous avons été assez surpris de constater que des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada vont être modifiées et resteront en vigueur après l'adoption du Code maritime du Canada.

A ce stade de la discussion, je me contenterai d'indiquer que les dispositions qui vont être modifiées dans la Loi sur la marine marchande du Canada traitent des hypothèques—de l'hypothèque de constructeur, et d'autres formes d'hypothèques. Les dispositions ainsi amendées sont déjà couvertes dans le livre II qui est actuellement étudié par le Parlement, et l'on ne sait pas très bien pourquoi elles n'ont pas été simplement incorporées dans le Code à l'endroit approprié. A la lecture de l'article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada, que le Code maritime du Canada se propose de modifier, vous constaterez que cet article couvre exactement—excusez-moi, il ne s'agit pas de l'article 52. L'article 52 modifié accorde la priorité aux réclamations du créancier hypothécaire sur les détenteurs d'un droit de rétention, alors que l'ancien article empêchait simplement que l'hypothèque ne soit touchée par la faillite. C'est un changement d'orientation très important par rapport à la situation qui existe actuellement en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

En premier lieu, les dispositions des modifications corrélatives sont déjà couvertes dans le livre II, et en second lieu, l'article 52 de la Loi sur la Marine marchande du Canada, qui est modifiée par les modifications corrélatives—vous trouverez cela à la page 9—accorde maintenant la priorité aux réclamations du créancier hypothécaire sur les détenteurs d'un droit de rétention en cas de faillite, alors que l'ancien article empêchait simplement que l'hypothèque ne soit touchée par la faillite.

[Text]

that when bankruptcy occurred the mortgagee could exercise all his rights granted to him under the Canada Shipping Act over the property which was the subject matter of the mortgage, but he had no priority with respect to the other assets or the other interests that there may be in the estate of the bankrupt.

Senator Riley: What do you mean when you say page 9?

Mr. Langlois: Page 9 of the bill, and page 19 of our brief.

Senator Riley: If you would designate in future whether you mean the bill or the act, it would make it much easier to follow.

Mr. Langlois: Yes. I am sorry. In the Canada Shipping Act you will find the text reproduced at the bottom of page 19 of our brief, which said *in fine*:

... and the mortgage shall be preferred to any right, claim, or interest therein of the other creditors of the bankrupt or any trustee or assignee on their behalf.

In French it read:

«... et l'hypothèque doit être préférée à tout droit, à toute réclamation ou à tout intérêt que peuvent avoir dans cette hypothèque les autres créanciers de la faillite».

The French text was even clearer. It meant, in other words, that no rights could be asserted by the other creditors of the bankruptcy on the mortgage itself. The new section says—and it is quoted at the top of page 21 of our brief:

... and, subject to the interest of any prior mortgagee, the interest of the mortgagee takes precedence to any right, claim or interest in or against the ship or interest of any other creditor of the mortgagor or of any trustee for or assignee of such a creditor.

The section is much broader, and it is unclear to us whether such a drastic change in the priority or ranking of the mortgage was intentional.

The Deputy Chairman: Are there any questions on this?

Senator Smith (Colchester): It is certainly clear that the words are very different. I gather that Mr. Langlois is saying that either the different words must have an intent to change the significance, or else they are useless.

Mr. Langlois: That is right, sir, exactly. I must conclude that the ranking has been changed, and that it is no longer strictly the mortgage that is protected, but the net result is to give a priority to the mortgagee over all other lien holders, including maritime lien holders. A non-conventional lien holder would therefore lose his lien over the ship if it so happened that the ship fell into a bankruptcy and is subject to a mortgage, which is a very serious thing indeed. It means, therefore, that claims for wages, salvage claims, collision claims—which are traditionally all-time maritime lien givers, if I may use that expression—which take priority and are not affected by bankruptcy, would then become subject to a

[Traduction]

Autrement dit, en vertu de l'ancienne disposition, lorsqu'une faillite se produisait, le créancier hypothécaire pouvait exercer tous les droits que lui conférait la Loi sur la marine marchande du Canada sur la propriété qui faisait l'objet de l'hypothèque, mais il n'avait pas droit de priorité sur les autres biens ou intérêts qui pouvaient exister dans la masse de la faillite.

Le sénateur Riley: De quelle page 9 voulez-vous parler?

M. Langlois: De la page 9 du projet de loi, et de la page 19 de notre mémoire.

Le sénateur Riley: Nous pourrions vous suivre plus facilement si vous précisiez que vous parlez du projet de loi ou de la loi.

M. Langlois: C'est d'accord. Je suis désolé. Dans la Loi sur la marine marchande du Canada, vous trouverez le texte qui est reproduit au bas de la page 19 de notre mémoire, et qui dit en résumé ceci:

... et l'hypothèque doit être préférée à tout droit, à toute réclamation ou à tout intérêt que peuvent avoir dans cette hypothèque les autres créanciers de la faillite».

La version anglaise dit ceci:

«... the mortgage shall be preferred to any right, claim, or interest therein of the other creditors of the bankrupt or any trustee or signee on their behalf.

La version française est beaucoup plus claire. Ce qu'on veut dire, c'est qu'aucun droit sur l'hypothèque ne pourrait être revendiqué par les autres créanciers de la faillite. Le nouvel article qui est cité en haut de la page 21 de notre mémoire, dit ceci:

«... et, sous réserve des droits de tout créancier hypothécaire antérieur, les droits du créancier hypothécaire prennent toute créance ou droit dans ou sur le navire, les droits de tout autre créancier du débiteur hypothécaire ou ceux de tout fiduciaire, ou cessionnaire d'un tel créancier».

Le nouvel article est plus vaste, mais nous ne savons pas exactement si un changement aussi radical dans la priorité ou le rang de l'hypothèque est intentionnel.

Le vice-président: Y a-t-il des questions à ce sujet?

Le sénateur Smith (Colchester): Chose certaine, les termes sont très différents. Je pense que M. Langlois veut dire que puisque ces termes sont différents, ils doivent vouloir dire autre chose; sinon, ils sont inutiles.

M. Langlois: C'est exact, Monsieur. J'ai l'impression que le rang est modifié, et qu'on ne protège plus strictement l'hypothèque, mais que finalement, on accorde au créancier hypothécaire priorité sur tous les autres détenteurs de privilèges, y compris les détenteurs de privilèges maritimes. Un détenteur de privilèges non conventionnels perdrait donc son privilège sur le navire advenant le cas où le navire faisant faillite serait assujéti à une hypothèque, ce qui est finalement très grave. Cela signifie donc que les demandes de salaires, les frais de sauvetage, ou les réclamations pour collision, qui accordent traditionnellement toujours des privilèges maritimes ont priorité et ne sont pas touchés par la faillite, prendraient rang après l'hypothèque si le navire faisait partie des biens du failli.

[Text]

mortgage if the ship became part of an estate which fell into bankruptcy.

Senator Smith (Colchester): I gather that you are not asserting that it necessarily does have this wider meaning, but that it is capable of that interpretation?

Mr. Langlois: Exactly, sir. If we are referring to the lien holders created under the Bankruptcy Act, then it should say that, but it cannot be inferred, in our humble submission. It may be the intent to say that it becomes subject or has priority over liens created by the mere fact of bankruptcy, which are the bankruptcy liens, and, the lien holders are the privileged and secure creditors under the Bankruptcy Act.

Senator Riley: Under the Canada Shipping Act, do maritime liens take precedence over mortgages?

Mr. Langlois: Yes, they do, sir.

Senator Riley: But not necessarily under this.

Mr. Langlois: They still do, but what I am saying is that if a bankruptcy occurs, it seems the interpretation of clause 52 must be that the mortgage takes precedence over any right, claim, or interest therein of the other creditors of the bankrupt, which may include a lien holder who is a creditor of the bankrupt.

Senator Greene: It may include the crown.

Mr. Langlois: It may include the crown. It is unclear if that was the intent, but it is our humble submission that the courts would have to look for a different meaning in view of the fact that different words have been used, and that section has been specifically amended; so there has to be a purpose to the amendment. As we say in French, "Le législateur ne parle pas pour rien dire."

The Deputy Chairman: It is time that we adjourned. I will ask all members to be back at 2.30 because we still have a lot more to do and we will probably have to sit until 5.30 p.m.

Senator Greene: We may have to sit all summer.

The Deputy Chairman: Yes, there will be a lot to digest. The committee adjourned.

The committee resumed at 2.40 p.m.

The Deputy Chairman: Is it agreed that we continue with section 6 at page 22 of the brief of Mr. Langlois?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Mr. Langlois, you may proceed.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, clause 6, which is found at page 10 of the bill, presents certain problems in terms of the French version versus the English version. Paragraph (1) omits the words "immatriculé sous pavillon canadien s'il dépasse 10 mètres de longueur." Clause 6(1) distinguishes between ships

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Vous ne voulez pas dire que c'est nécessairement le sens de cet article, mais qu'on peut l'interpréter ainsi?

M. Langlois: Exactement, Monsieur. Si on fait allusion aux détenteurs de privilèges accordés aux termes de la Loi sur la faillite, à notre humble avis, on devrait le dire, car ce n'est pas évident. On a pu vouloir dire que ces privilèges ont priorité sur les privilèges nés du simple fait de la faillite, c'est-à-dire les privilèges de la faillite—les détenteurs de privilèges sont des créanciers privilégiés aux termes de la Loi sur la faillite.

Le sénateur Riley: Aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, les privilèges maritimes ont-ils préséance sur les hypothèques?

M. Langlois: Oui, Monsieur.

Le sénateur Riley: Mais non pas nécessairement en vertu de cela.

M. Langlois: Ils ont encore préséance, mais ce que j'essaie de dire, c'est qu'advenant une faillite, il semble que l'interprétation de l'article 52 soit que l'hypothèque a préséance sur tout droit, toute réclamation, ou tout intérêt que peuvent avoir les autres créanciers de la faillite, y compris éventuellement un détenteur de privilèges qui se trouve être le créancier du failli.

Le sénateur Greene: Y compris éventuellement la Couronne.

M. Langlois: C'est exact. On ne sait pas exactement si telle était l'intention visée, mais, à notre humble avis, les tribunaux devraient considérer une signification différente vu l'emploi de termes différents. Cet article a été tout particulièrement modifié; il doit donc y avoir une raison à cela. Comme on dit en français «Le législateur ne parle pas pour ne rien dire.»

Le vice-président: Il est l'heure de lever la séance. Je demanderais aux membres de revenir à 14 h 30, car nous avons encore beaucoup à faire et devons probablement siéger jusqu'à 17 h 30.

Le sénateur Greene: Nous devons peut-être siéger tout l'été.

Le vice-président: Oui, il y a beaucoup à assimiler. La séance est levée.

La séance reprend à 14 h 40.

Le vice-président: La proposition de poursuivre notre étude de l'article 6, page 22 du mémoire de M. Langlois, est-elle adoptée?

Des voix: Adopté!

Le vice-président: M. Langlois, vous avez la parole.

M. Langlois: Monsieur le président, l'article 6 qui se trouve à la page 10 du projet de loi, présente certains problèmes en ce qui concerne les versions anglaise et française. Le paragraphe 6(1) de la version française omet les termes «immatriculé sous pavillon canadien s'il dépasse 10 mètres de longueur». Le

[Text]

and small craft and it is clear under the English context that the difference is made. The English context provides:

Each ship that is registered in Canada under the *Canada Shipping Act* immediately prior to the coming into force of Book II of the *Maritime Code* shall, on the coming into force thereof, be deemed to be, in the case of a ship exceeding ten metres in length, a Canadian registered ship and, . . .

et cetera. The qualification has been omitted from the French section and it, therefore, is unreadable. It reads as follows:

tout navire immatriculé au Canada en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* avant l'entrée en vigueur du Livre II du *Code maritime* est réputé, à l'entrée en vigueur de ce Code, être un navire . . .

Which is not the case; it would be a ship only if it were of ten metres or more in length. Therefore, after the word "navire" at line 31 the words "immatriculé sous pavillon canadien s'il dépasse 10 mètres de longueur" should be added.

In subparagraph 3 of the same section, at page 11, one becomes immediately suspicious of the French version by its mere visual appearance in the sense that the French text is much shorter than the English text, which is rather odd for a French text, because of the nature of the French language. However, I believe in all fairness the French version could be construed in the same sense as the English version. It is much less explicit than the English version and may lead to difficulties of construction. At line 19 of the English version, for example, is a qualification: "... in respect of that ship only, ...". This is a case in which a vessel registered under the Canada Shipping Act would no longer qualify for registration under the maritime code, because of the new requirement imposed on the owners of ships to be registered under the Canadian maritime code. The subsection purports to make these vessels, which are already registered under the Canada Shipping Act, eligible for registration under the Canadian maritime code, notwithstanding the fact that their owners may be qualified owners of Canadian ships under the new legislation. However, the English text makes it quite clear that that right is specific to that ship alone. If that owner has other ships, or acquires ships in the future, he does not become a qualified Canadian shipowner for those other ships, but only for that ship. So the words "with respect to that ship only", which should be "à l'égard de ce navire seulement" should be included. It may mean the same thing, but it is certainly not as explicit.

Again, this subsection (3) makes a clear distinction of vessels of more than 10 metres and those that are less in English version which is much more explicit and longer in the English version. The drafting is such that there are two segments to the phrase, one segment which is clearly addressed to vessels which are in excess of 10 metres and the concluding segment of the phrase, which deals with those other ships. In the French version, at line 25, the equivalent of the English

[Traduction]

paragraphe 6(1) de la version anglaise établit nettement la distinction entre «navire» et «petite embarcation». La version anglaise se lit comme suit:

Each ship that is registered in Canada under the Canada Shipping Act immediately prior to the coming into force of Book II of the Maritime Code shall, on the coming into force thereof, be deemed to be, in the case of a ship exceeding ten metres in length, a Canadian registered ship and,

etc. L'équivalent de «in the case of a ship exceeding ten metres in length» est omis de la version française, qui dit ceci:

tout navire immatriculé au Canada en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada avant l'entrée en vigueur du Livre II du Code maritime est réputé, à l'entrée en vigueur de ce Code, être un navire . . .

Il s'agirait d'un navire s'il mesurait dix mètres ou plus de longueur. Par conséquent, après le terme «navire», à la ligne 31, les termes «immatriculé sous pavillon canadien s'il dépasse 10 mètres de longueur» devraient être ajoutés.

Au paragraphe 3 du même article, la page 11, on doute immédiatement de la version française étant donné sa simple allure, en ce sens qu'elle est beaucoup plus courte que la version anglaise, ce qui est étrange étant donné la nature même de la langue française. Cependant, je crois en toute honnêteté que la version française pourrait être interprétée de la même façon que la version anglaise. Toutefois elle est beaucoup moins explicite dans sa forme actuelle, ce qui pourrait conduire à des difficultés. À la ligne 19, la version anglaise précise par exemple «... in respect of that ship only...». C'est le cas où un navire immatriculé en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada ne répond plus aux conditions d'immatriculation en vertu du Code maritime, car la nouvelle exigence veut que les navires soient immatriculés conformément au Code maritime canadien. Le paragraphe est censé rendre ces navires, déjà immatriculés conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada, admissibles à l'immatriculation conformément au Code maritime canadien, même si leurs propriétaires remplissent déjà les conditions voulues pour être propriétaires de navires canadiens aux termes de la nouvelle législation. Cependant, la version anglaise établit clairement que ce droit s'applique à ce navire seulement. Si ce propriétaire a d'autres navires, ou qu'il en achète d'autres, il ne remplit pas pour autant les conditions voulues pour être propriétaire de ces autres navires. On devrait donc inclure dans la version française l'équivalent de «with respect to that ship only», c'est-à-dire «à l'égard de ce navire seulement». La version française voulait peut-être dire la même chose, mais ce n'est pas aussi explicite.

Encore une fois, ce paragraphe (3) établit une nette distinction entre les navires de plus de 10 mètres et ceux de moins de 10 mètres, ce que présente de façon plus explicite et plus longue la version anglaise. La formulation est telle qu'il y a deux membres de phrases distincts, l'un se rapportant clairement aux navires de plus de dix mètres, et l'autre, aux autres navires. Dans la version française, à la ligne 25, on a omis l'équivalent de la version anglaise; la plus fidèle possible, si on

[Text]

context has been omitted and if it is desired to have a context which is literally a translation and which would be as explicit in both English and French it should include the words:

... d'un navire immatriculé sous pavillon canadien si ce navire dépasse dix (10) mètres de longueur, ou s'il ne passe pas dix (10) mètres de longueur, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, etc.

et cetera. Then the phrase in both contexts would be as explicit.

The Deputy Chairman: So it is a matter of translation?

Mr. Langlois: Exactly.

The Deputy Chairman: Are there any questions with respect to this? Please carry on, Mr. Langlois.

Mr. Langlois: Then we jump into Book I, which is found at pages 21 and following of the bill. There are two problems in connection with section BI-3. At line 22 you will find in the French version the word "équivalents," because it relates to "dispositions," which is feminine or, if it were wished to use it as an adverb, it would be spelled "lant," as opposed to "lent." there would certainly be no "s" in either circumstance. So there is a problem there; written like that, we do not know if the word "équivalents" refers to "dispositions," "application" or "laws," which would present a very serious problem of construction.

Senator Riley: I might point out that on page 7 of your brief the word "peace-meal," rather than "piece-meal" appears.

Mr. Langlois: I know, but it is typical of our approach to this bill; we are doing it peacefully.

The Deputy Chairman: So there, again, it is translation, is it?

Mr. Langlois: Yes, that is right.

Senator Greene: I am a little disturbed by the chairman's easy conclusion that it is just translation. It seems to me that in some of the alternatives you posed in your evidence there is a question of interpretation also. It cannot be handed to a mere translator without making a judgment as to which is meant.

The Deputy Chairman: That may be; I am sorry. Perhaps I made a mistake in that.

Senator Greene: I do not believe it is just translation.

The Deputy Chairman: I rely on our witness to correct me if I am wrong.

Mr. Langlois: Thank you very much, Mr. Chairman. There is a serious problem of construction there, obviously, because in the English version the context would infer that the English word "equivalent" relates to "provisions," but by itself it could also relate to "laws," or "enforcement." The French context there should be useful to the construction of the English version, because the adjective would then take the gender of the word to which it relates.

[Traduction]

veut obtenir la traduction qui soit aussi explicite dans les deux langues, on devrait ajouter ces termes à la version française.

... d'un navire immatriculé sous pavillon canadien si ce navire dépasse dix (10) mètres de longueur, ou s'il ne dépasse pas dix (10) mètres de longueur, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, etc.

Et cetera. Je le répète, les libellés des deux textes seraient tout aussi explicites l'un que l'autre.

Le président suppléant: Donc, c'est la traduction qui est en cause, n'est-ce pas?

M. Langlois: Exactement.

Le vice-président: Avez-vous des questions à ce sujet? Veuillez poursuivre, monsieur Langlois.

M. Langlois: Passons maintenant au Livre I, qui commence à la page 21 du bill. L'article BI-3 pose deux problèmes. A la 22^e ligne de la version française, le mot «équivalents» devrait être au féminin parce qu'il se rapporte au mot «dispositions» ou, s'il est employé comme adverbe, il devrait se terminer en «ant» plutôt qu'en «ent». Il n'y aurait d'ailleurs pas de «s» dans l'un ou l'autre cas. Il y a donc un problème. Écrit de cette façon, nous ne savons pas si le mot «équivalents» qualifie les mots «dispositions», «application», ou «lois». Il y a donc un très grave problème d'interprétation.

Le sénateur Riley: Permettez-moi de vous faire remarquer qu'à la page 7 de votre mémoire, sous l'expression «peace-meal», alors qu'il aurait fallu employer «piece-meal».

M. Langlois: Je le sais, mais cela concorde avec notre vision du bill. Notre examen se veut très pacifique.

Le vice-président: Encore là, c'est la traduction qui est en cause, n'est-ce pas?

M. Langlois: Oui, exactement.

Le sénateur Greene: Je suis un peu déçu que le président en conclue aussi facilement qu'il s'agit simplement d'un problème de traduction. Il me semble que parmi les hypothèses que vous nous avez exposées dans votre témoignage, il y aurait également un problème d'interprétation. Le simple traducteur ne peut trancher la question sans porter un jugement sur le mot auquel cet adjectif se rapporte.

Le vice-président: Peut-être, je suis désolé. J'ai pu faire erreur.

Le sénateur Greene: Je ne crois pas qu'il s'agisse simplement d'un problème de traduction.

Le vice-président: Je demanderai au témoin de me reprendre si j'ai tort.

M. Langlois: Merci beaucoup, monsieur le président. Il y a, de toute évidence, un très grave problème d'interprétation à cet endroit, car, d'après le contexte, il semble que dans la version anglaise, l'adjectif «équivalent» se rapporte à «provisions», alors qu'il pourrait tout aussi bien se rapporter à «laws», ou à «enforcement». La version française devrait alors pouvoir aider le citoyen à interpréter la version anglaise, car l'adjectif prendrait alors le genre du mot qu'il qualifie.

[Text]

There is also a problem with section BI-3(2), at the bottom of page 21 of the bill, where the French version reads:

(2) Une exemption accordée en vertu du paragraphe (1) ne déroge à la compétence des tribunaux du Canada en ce qui concerne toutes procédures relatives à un navire auquel l'exemption s'applique ni en ce qui concerne toute procédure que le propriétaire ou le capitaine d'un tel navire intente ou qui est intentée contre eux.

With due respect, that phrase "ne déroge" is never used in that context; it should be the phrase "n'infirmes pas". It is only with that change that that section could have any sense in the French version.

That is all with respect to section BI-3.

In section BI-8, found at page 23 of the bill at the bottom of that page, it reads in English:

Where damage to property in Canada or to the environment within the internal waters, the territorial sea or the fishing zones of Canada is caused or is likely to be caused by a shipping casualty on the high seas or by an act or omission of a ship or a person on board a ship on the high seas, . . .

et cetera. The point I would like to make in that connection is that the ship is not a person, moral or physical and the act goes to great pains to say so in a further section. Therefore, it cannot act legally. It can be the cause of the damage, but only the person in charge of the ship can be liable for acts or omissions. In other words, the bill seems to personify the vessel in this case, whereas it is not personified elsewhere and, as a matter of fact, there is a specific provision to the contrary elsewhere in the Canadian maritime code.

The Deputy Chairman: How would you correct that?

Mr. Langlois: I would say simply: "... is likely to be caused by a person on board a ship ..." and if that person is running the ship, then the owner or person who is legally bound by the acts of his employees or proposées will then be legally bound and will fall under the provisions of section BI-8. However, the ship itself cannot commit an act or omission; it is an inert object, however moveable it may be.

Senator Smith (Colchester): If I could just make a comment there, Mr. Chairman. My recollection from reading common law cases relating to the law of negligence is that the ship is referred to as the ship, and they refer to "the negligence of the ship" and so on, and I am wondering if that is perhaps the reason for this phrase in the statute, in that it reflects that situation in the mind of the draftsman.

Mr. Langlois: It possibly is, and I would concede that point, except that it is done in textbooks which refer to actions *in rem* where, in fact, you cannot designate the defendant except by using the name of the ship. I may be corrected on this, but I do not know of any legislation where you create rights or where you establish liability that would go so far as to making the

[Traduction]

Le paragraphe BI-3(2), qui figure au bas de la page 21 du bill, pose également un problème. La version française se lit comme suit:

(2) Une exemption accordée en vertu du paragraphe (1) ne déroge à la compétence des tribunaux du Canada en ce qui concerne toutes procédures relatives à un navire ... en ce qui concerne toute procédure que le propriétaire ou le capitaine d'un tel navire intente ou qui est intentée contre eux.

Sauf erreur, l'expression «ne déroge» n'est jamais utilisée dans ce contexte; il faudrait employer l'expression «n'infirmes pas». Ce n'est qu'en vertu de cette expression que la version française de cet article prend un sens.

C'est tout en ce qui concerne l'article BI-3.

A l'article BI-8 qui figure au bas de la page 23 du bill, la version anglaise se lit comme suit:

BI-8. (1) Where damage to property in Canada or to the environment within the internal waters, the territorial sea or the fishing zones of Canada is caused or is likely to be caused by a shipping casualty on the high seas or by an act or omission of a ship or a person on board a ship on the high seas, . . .

etc. Le point que je voudrais soulever est le suivant. Un navire n'est pas une personne, ni morale ni physique, et les rédacteurs du bill ont mis un soin infini à prétendre qu'il en était ainsi dans un article subséquent. Un navire ne peut donc agir légalement. Il peut occasionner des dommages, mais ce n'est que la personne qui le pilote qui peut être responsable de ses actes ou omissions. En d'autres termes, dans cet article, on semble vouloir personnifier le navire, alors que ce n'est pas le cas ailleurs dans le bill. Par ailleurs, une autre disposition du Code maritime du Canada aborde cette question de façon tout à fait contraire.

Le président suppléant: Quelle correction voudriez-vous apporter?

M. Langlois: Je dirais simplement: «... is likely to be caused by a person on board a ship ...» et si cette personne pilote le navire, ce sera le propriétaire ou la personne légalement responsable des actes de ses employés ou préposés qui sera visée par les dispositions de l'article BI-8. Le navire ne peut commettre lui-même un acte ou une omission; c'est un objet inerte, même s'il se meurt parfois.

Le sénateur Smith (Colchester): Me permettez-vous d'ajouter un petit commentaire, monsieur le président? Il me semble avoir déjà lu certaines causes du droit coutumier qui invoquaient le principe de la négligence et où le navire était désigné comme tel, de sorte qu'on parlait de la «négligence du navire», et ainsi de suite. Je me demande si c'est pour cette raison que cette expression est utilisée ici; le législateur avait peut-être cette situation à l'esprit.

M. Langlois: C'est possible, et je vous concéderai ce point, malgré que dans les chapitres des manuels juridiques qui se rapportent aux actions *in rem*, on mentionne qu'on ne peut désigner le défendeur sans utiliser le nom du navire. Vous me corrigerez si j'ai tort, mais je ne connais aucune loi où l'on impose à un navire des droits et des responsabilités susceptibles

[Text]

vessel the delinquent—in other words, giving it a legal entity for purposes of tort law.

Senator Smith (Colchester): You may be right, but to me it makes sense as it is. That may be just because of our particular experiences. In any event, it could be corrected in translation, but I don't suppose that is a fair comment.

Mr. Langlois: I do not think so. I think what the act should say is that where liability attaches, it should attach to persons, physical or moral, and then whether the ship can be arrested or be the subject matter of litigation in actions *in rem* would become a single matter of jurisdiction and procedure. But the statute creating the right of action or establishing the liability, if it refers to an object as being the cause of the damage, in the sense that we find it in section BI-8—my humble opinion is that that is improper draftsmanship, although it can be constructed in the proper way.

Senator Greene: I want to make it clear in my own mind, because in your evidence this morning it appeared to me that it did envisage the personification of a ship in an action *in rem*, where, as you know, a ship could be arrested. Is that the distinction between an action *in rem* and an action in tort?

Mr. Langlois: The ship is not really personified. We like to think it is, but the action *in rem* is used merely as a means of securing the appearance of whoever has sufficient interest in the object, the vessel, to reply or to answer to the charges being made against it. This is true in civil proceedings as well as in penal or criminal proceedings. The vessel is not given nor is it treated as a person at all. I am trying to find the section in the Canadian Maritime Code where this is said specifically, but I am afraid I would have to go through it in very great detail. It is not personified.

Senator Greene: I thought this morning, in dealing with this business of arresting a ship, that this indicated a doctrine that the ship was personified and could be arrested. Because you do not arrest a thing; you arrest a person.

Mr. Langlois: I recall having said that for the purpose of a legal action, because the ship is designated as a defendant, it is more or less personified, but it is not given a legal entity in the legal sense of the word. It does not become a moral or physical person in the legal sense of the word. As a matter of fact subsection (1) subparagraph (2) says:

(2) Notwithstanding subsection (1), the character of a Canadian ship as an article of personal property and not as a legal person remains unaltered.

So the Canadian Maritime Code itself makes it quite clear that there is no intent to personify a vessel. But it is strictly

[Traduction]

de l'inculper. En d'autres termes, je ne crois pas qu'on lui donne une entité juridique pour déterminer la responsabilité délictuelle.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous avez peut-être raison, mais, à mon avis, le bill est parfait ainsi. Nos différences d'interprétation dépendent peut-être de nos expériences personnelles. De toute façon, cette anomalie pourrait être corrigée en modifiant la traduction, mais, selon moi, ce n'est pas un commentaire approprié.

M. Langlois: Je ne pense pas, mais je pense plutôt que le projet de loi devrait stipuler explicitement que ce sont les personnes, physiques ou morales, qui sont responsables et alors le problème de savoir si le navire peut être saisi ou peut faire l'objet d'un litige dans des poursuites pour dommages causés par la propriété se ramènerait à une simple question de compétence ou de procédure. Mais si le texte de loi permettant d'entamer des poursuites ou d'établir la responsabilité fait d'un objet la cause des dommages, au sens de l'article BI-8, à mon humble avis il s'agit là d'une mauvaise rédaction qui pourrait être reformulée convenablement.

Le sénateur Greene: Je voudrais en avoir le cœur net, car dans votre déposition de ce matin, il m'a semblé que cette disposition envisageait la personification d'un navire dans le cas d'une poursuite contre la propriété où, comme vous le savez, un navire peut être saisi. Est-ce là la distinction que vous faites entre une poursuite pour dommages causés par la propriété et une demande de dommages-intérêts?

M. Langlois: Le navire n'est pas vraiment personnifié, même si nous aimons penser qu'il l'est, mais nous recourons à la poursuite pour dommages causés par la propriété simplement comme façon d'établir laquelle des parties est suffisamment intéressée à l'objet à savoir le navire, pour répondre aux accusations portées contre elle. Cela vaut dans le cas de poursuites civiles aussi bien que criminelles ou pénales. Le navire n'est pas cédé, pas plus qu'il n'est traité comme une personne. J'essaie de trouver l'article du Code maritime du Canada où cela est explicitement énoncé, mais j'ai bien peur qu'il me faudrait le dépouiller en détail. Mais je soutiens que le navire n'est pas personnifié.

Le sénateur Greene: En vous écoutant parler de la saisie d'un navire, ce matin vos propos m'ont donné à penser que vous considériez le navire comme une personne et qu'à ce titre il pouvait être saisi, car on ne saisit pas une chose mais une personne.

M. Langlois: Je me souviens avoir déclaré qu'aux fins d'une action juridique étant donné que le navire est désigné comme défendeur, il est plus ou moins personnifié. Mais on ne lui donne pas pour autant un statut juridique, au sens juridique du mot. Il ne devient ni une personne morale, ni une personne physique au sens juridique. En fait, à l'alinéa BII-(2) on lit ceci:

(2) Nonobstant le paragraphe (1), le caractère de bien meuble et non pas de personne morale d'un navire canadien demeure inchangé.

Ainsi, même d'après le Code maritime du Canada, il est tout à fait évident que l'on ne cherche absolument pas à personni-

[Text]

from a cosmetic point of view, if I may use that expression, that it looks like a person on the face of an *in rem* proceeding.

The Deputy Chairman: Mr. Langlois, would you explain for the benefit of those of us who are not lawyers what exactly is the meaning of *in rem*?

Mr. Langlois: *In rem*, of course, comes from the Latin word *res* which means "in the thing" and it was an old practice which was devised by the admirals as a means of securing jurisdiction. I think it may even go as far back as Roman law; I am not sure. But it was appreciated very early in history that you could not have effective control over admiralty matters unless you had some means of compelling the appearance of the owner, and 90 per cent of the success of the judicial process is the power of the court to be able to seize the defendant who is within the jurisdiction and compel him to appear and to provide security if required, and also to answer judgment. In the case of international trade shipping law, which is essentially law which is beyond the national boundaries, it was found that the traditional procedures that were being used by the common law courts were totally ineffectual, because you could issue a writ against the owner of ship X, but as soon as that ship left the port—and he may have been a Greek ship owner or, for that matter, a foreigner in any event—there was really no effective way for the court to exert its jurisdiction. So the scheme that was devised was to sort of personify the vessel, or allow what it known in civil law as types of seizures before judgment. By seizing the object, then it was appreciated that the owner who had a financial stake in it, or a legal interest in the vessel, would be forced to appear. It might be something like imprisonment for debt as we had under the old law, but gradually the law evolved and this right of arrest was first limited to very specific types of claims known as maritime liens, and these are very fundamental claims such as by seamen for wages, salvage, et cetera, and gradually the right to arrest was extended by statute or otherwise to other forms of claims. Statutes such as the Federal Court Act do provide for many cases of actions *in rem* that can be instituted, whereas there is no maritime lien created. Other statutes, such as the National Harbours Board Act or the Pilotage Act, or other federal revenue statutes allow seizure of vessels to pay fines or to obtain security. The Canadian Maritime Code, aside from the arrest for civil claims, also allows arrests or forfeitures or detentions to compel compliance with or to punish violations of the code. An action *rem* merely means that you are attacking the *res* or the object, as opposed to attacking the moral or physical person that owns it or operates it.

[Traduction]

fier un navire. Mais c'est en se plaçant strictement à un point de vue superficiel, ou même d'apparence pour ainsi dire, que le navire a l'air d'une personne lors de poursuites pour dommages causés par la propriété.

Le vice-président: Monsieur Langlois, pourriez-vous, pour le bénéfice de ceux d'entre nous qui ne sont pas avocats nous expliquer ce que signifie exactement l'expression *in rem*?

M. Langlois: *In rem* dérive bien entendu du mot latin *res* qui signifie «chose» et l'Amirauté en a, il y a fort longtemps, formé l'expression «dans la chose» comme moyen de s'assurer un droit. Cela remonte peut-être même, me semble-t-il, jusqu'au droit romain, mais je n'en suis pas sûr. Mais très tôt on s'est rendu compte qu'il était impossible de contrôler réellement les questions d'Amirauté à moins de pouvoir obliger un propriétaire à comparaître, et 90 p. cent du succès du processus juridique réside dans le pouvoir qu'a le tribunal de mettre le défendant sous séquestre lorsque celui-ci tombe sous sa juridiction et l'obliger à comparaître et à fournir des garanties le cas échéant, et de répondre aussi au jugement. Au plan du droit international de la marine marchande, droit qui régit des questions qui débordent essentiellement des frontières nationales, on a découvert que les procédures traditionnelles de droit coutumier couramment utilisées dans les tribunaux étaient totalement inefficaces, car on pouvait bien émettre un mandat d'arrêt contre le propriétaire d'un navire X, mais dès qu'il quittait le port, et le propriétaire pouvait bien être un Grec ou de toute façon un étranger, il n'y avait vraiment aucune façon efficace pour le tribunal d'exercer son droit. C'est ainsi qu'on en est arrivé à élaborer un mécanisme consistant en quelque sorte à personnifier le navire ou permettre ce qui, en droit civil est connu sous le nom de mise sous séquestre avant jugement. En saisissant l'objet, l'on estimait que le propriétaire qui y avait des intérêts financiers ou juridiques serait forcé de comparaître. Il pourrait alors être passible d'emprisonnement pour dettes comme le prévoyait l'ancien droit. Peu à peu cependant le droit subissait une évolution et ce droit de saisie a d'abord été limité à des cas très précis de demandes d'indemnisation, connues sous le nom de privilèges sur un navire ou sur sa cargaison et il s'agit de demandes tout à fait fondamentales comme celle que font les marins pour obtenir leur solde, le sauvetage, etc. et c'est ainsi que graduellement d'autres lois en statuts ont élargi le droit de saisie qui englobe maintenant d'autres formes de demandes d'indemnisation. Et dans des textes de loi comme la Loi sur la Cour fédérale on trouve des dispositions s'appliquant à de nombreux cas de poursuites pouvant être intentées pour dommages causés par la propriété sans pour autant créer de privilèges sur le navire. Dans d'autres lois comme la Loi sur le Conseil des ports nationaux, ou la Loi sur le pilotage ou d'autres lois fédérales sur le revenu, il est permis de saisir un navire pour faire payer des amendes ou obtenir une garantie. En plus de permettre la saisie pour des demandes d'indemnisation civile, le Code maritime du Canada permet aussi des saisies ou des confiscations ou des rétentions pour obliger une personne à se conformer au Code ou pour châtier les infractions. Une action pour dommages causés par la propriété signifie simplement que vous vous en prenez à la chose ou à l'objet, par opposition à une poursuite contre la

[Text]

Senator Riley: Where ships are arrested, there is no convention respecting extradition?

Mr. Langlois: No. The only convention that is respected in that way are the conventions, the few formal conventions on sovereign immunity, and even then this in Canada is up for discussion as to the extent to which sovereign immunity applies in an *in rem* proceeding.

Senator Smith (Colchester): I thought I understood what an action *in rem* was, so I wonder if I might ask the witness if he would agree that it is somewhat similar to the importation into the Nova Scotia statute law whereby if your vehicle is involved in an automobile accident, the action may be taken against the vehicle forthwith and it may be seized and held until bond is given for its release or until the action is tried and the judgment responded to. Would that be consistent with your idea?

Mr. Langlois: From a procedural point of view, yes; but the action *in rem* goes further than that. In certain instances it can even create certain rights. For instance, statutory rights of arrest, when exercised, really there is a "jus" *in re* which is created which did not exist before. This is so true that if you do not arrest a vessel prior to a change of ownership, then you lose that right, you can no longer assert it; whereas in cases of maritime liens, the "jus" *in re* exists from the day that the cause of action arises, irrespective of the fact that you may exercise it only after a transfer of ownership has taken place. It is much more complex than that.

Senator Smith (Colchester): I agree.

Mr. Langlois: Originally it resembles the civil procedure of seizure before judgment, "la saisie avant jugement," as we know it in civil law.

Section BI-15 is a very important section. This is one of the sections which leads to that part of our brief where we said there may be some very serious injustice created by certain provisions of this bill.

Section BI-15 is found at page 28 of the bill and commented on at page 24 of our brief.

The enforcement of the act is entrusted to a great variety of persons including:

(a) any certificated or commissioned officer of a Canadian coastguard ship or other ship that is employed or operated by or on behalf of Her Majesty in right of Canada exclusively or primarily in non-commercial activity;

(b) any officer of customs or Canadian immigration officer at any port in Canada;

[Traduction]

personne morale ou physique à qui cette chose appartient ou qui l'exploite.

Le sénateur Riley: Dans le cas de la saisie d'un navire, n'y a-t-il aucune convention concernant l'extradition?

M. Langlois: Non. Les seules conventions respectées dans ce domaine sont les peu nombreuses conventions officielles sur l'immunité nationale, et même alors, au Canada, on discute de savoir dans quelle mesure l'immunité nationale s'applique dans le cas d'une poursuite pour dommages causés par la propriété.

Le sénateur Smith (Colchester): Je pense avoir compris le sens d'une action intentée pour dommages causés par la propriété, alors est-ce que je pourrais demander au témoin, si d'après lui ce genre d'action est quelque peu semblable à la clause d'importation inscrite dans la *Nova Scotia Statute Law* et en vertu de laquelle si votre véhicule automobile est accidenté, l'action peut être intentée contre le véhicule lui-même qui peut être saisi et retenu jusqu'à versement d'une garantie avant qu'il ne soit restitué ou avant que la poursuite ne fasse l'objet d'un procès et que l'on satisfasse au jugement. Cette procédure est-elle semblable à votre poursuite *in rem*?

M. Langlois: Du point de vue procédure oui, mais la poursuite pour dommages causés par la propriété va encore plus loin. Dans certains cas, elle peut même créer des droits, par exemple, lorsqu'on exerce des droits réglementaires de saisie, on crée vraiment un «droit» contre la chose, qui n'existait pas auparavant. Cela est si vrai que si vous ne saisissez pas un navire avant qu'il ne change de propriétaire, alors vous perdez ce droit, c'est-à-dire que vous ne pouvez plus le faire valoir; alors que le cas de privilèges sur un navire ou sa cargaison le recours au «droit» contre la chose existe à partir du jour où la cause de la poursuite existe, indépendamment du fait que vous ne pourrez peut-être exercer ce droit qu'une fois que le navire a changé de propriétaire. C'est bien plus compliqué que cela.

Le sénateur Smith (Colchester): J'en conviens.

M. Langlois: Cela ressemble initialement à la procédure civile de saisie avant jugement, telle que nous la connaissons dans le droit civil.

L'article BI-15 est très important. C'est l'un des articles qui nous a amené à écrire, dans notre mémoire, que certaines dispositions du projet de loi pouvaient conduire à de très graves injustices.

L'article BI-15 se trouve à la page 28 du projet de loi et nous faisons des observations à son sujet à la page 24 de notre mémoire.

On confie à un très grand nombre d'agents le soin d'appliquer le code, à savoir à

a) tout officier titulaire d'un certificat ou brevet d'un garde-côte canadien ou d'un autre navire qui est utilisé ou exploité exclusivement ou principalement à des fins non commerciales par Sa Majesté du chef du Canada ou pour son compte;

b) tout préposé des douanes ou tout fonctionnaire canadien à l'immigration qui est du service dans tout port du Canada;

[Text]

(c) any Canadian consular officer or diplomatic official;

(d) any police officer, police constable bailiff, constable or other person employed for the preservation and maintenance of the public peace—

In other words, any peacekeeping officer:

—or for the service or execution of civil process . . .

In explanation, from our brief:

The powers given to these persons include the right to detain a ship and her cargo,—

On a simply written denunciation, and they have 30 days in which to file proceedings:

—to sell detained property and to penetrate any place and confiscate records, logs, and other material required as evidence, the whole without recourse—

And I would say for the victim's benefit

—to the courts and solely upon suspicion that a violation has occurred.

It may be appreciated that in certain very special circumstances, and for special laws such as laws in relation to drug legislation, or customs and excise, or income tax situations, it may be necessary to give certain people very broad powers indeed which can be put into motion without recourse to the judiciary; but it is suggested that such wide power should be very limited and should be given only to very senior officers.

Under section 93 of the Canada Shipping Act, which is reproduced in the explanatory notes opposite, at page 25, it is found that the Canada Shipping Act did entrust a right to seize and detain and bring a ship for adjudication in certain very special cases, obviously very serious matters indeed, to commissioned officers on full pay in the Canadian forces or in the armed forces of Her Majesty other than the Canadian forces, to officers of customs or to consular officers. But basically you can see that these are people who have a rather higher ranking than most of the people that are designated under section BI-15.

It has to be appreciated that any violation to the code which sets in motion the wheels of detention can lead ultimately to the forfeiture of the vessel, or the cargo, if, for some reason or other, the vessel has not been released from the detention for 30 days—the mere passage of time.

If you add to that the problems that I spoke of briefly this morning, as to whether or not the owner can assert his right where he is demised his vessel, it can be readily appreciated that the powers are very wide indeed.

Senator Riley: In a case of perishable cargo, say the sherriff is the arresting officer and there is no customs officer or consular officer available, do you mean to say that he or his deputy should not have these powers?

[Traduction]

c) tout fonctionnaire consulaire ou diplomatique du Canada;

d) tout officier de police, agent de police, huissier, constable ou autre personne employée à la protection et au maintien de la paix publique

autrement dit, à tout agent de la paix:

—ou à la signification ou exécution des actes judiciaires au civil; . . .

Voici maintenant l'explication de notre mémoire:

Les pouvoirs accordés à ces personnes comprennent le droit de saisir un navire et sa cargaison, . . .

sur simple dénonciation écrite, et elles ont 30 jours pour tenter des procédures visant à:

vendre une propriété retenue ou pénétrer en tout lieu pour y saisir des documents, des journaux de bord ou tout autre document exigé comme élément de preuve, le tout sans recours . . .

et je dirais au bénéfice de la victime:

. . . auprès des tribunaux, sur la seule foi de motifs raisonnables de soupçonner une infraction à la loi.

L'on comprendra que dans certaines circonstances très spéciales et dans le cas de lois spécialisées comme celles concernant la drogue, les douanes et l'accise ou les déclarations d'impôt, il puisse être nécessaire d'accorder à certaines personnes des pouvoirs vraiment très étendus, qui peuvent être exercés sans recours au système juridique; mais nous proposons que des pouvoirs aussi étendus ne soient accordés que dans des cas très limités et ne devraient l'être qu'à des agents de grade très supérieur.

En vertu de l'article 93 de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui est reproduit dans les notes explicatives en vis-à-vis, à la page 25, un droit de saisie, de rétention et d'amener un navire pour être jugé en certaines circonstances très spéciales, qui sont de toute évidence très très graves, a été confié à des agents mandatés recevant plein salaire dans les forces armées canadiennes ou dans des forces armées de Sa Majesté autres que les forces canadiennes, à des agents de douane ou à des agents consulaires. Mais fondamentalement, on constate que ces personnes sont d'un niveau plus élevé que la plupart des personnes auxquelles l'article BI-15 fait allusion.

L'on ne doit pas oublier que toute infraction au Code qui met en marche le processus conduisant à une rétention peut, en dernière analyse, mener à la confiscation du navire ou de sa cargaison si, pour une raison ou pour une autre, celui-ci n'a pas été libéré de la rétention après 30 jours, c'est-à-dire pour une simple question de temps écoulé.

Si vous ajoutez à cela les problèmes dont j'ai brièvement parlé ce matin, quant à savoir si oui ou non le propriétaire peut faire valoir ses droits lorsqu'il a cédé à bail son navire, on peut facilement se rendre compte que les pouvoirs sont en faits très étendus.

Le sénateur Riley: Dans le cas d'une cargaison périssable, si, disons le shérif est le fonctionnaire qui procède à la saisie et s'il n'y a pas d'agent de la douane ou de fonctionnaire consulaire

[Text]

Mr. Langlois: Division B is known as "Enforcement Officers and Powers." We are no longer dealing with civil proceedings. This is detention as a result of a violation of the code. For instance, you have flown the wrong flag; you are a provincial government, you own a ship, you wish to fly the flag of the province, but that is more or less prohibited by the Canadian Maritime Code. You have committed a violation. Any one of these junior people—the third mate on a coastguard cutter—can decide to detain a vessel. All he has to do is write out a written charge. If he feels that the detained ship has perishable goods on board, he can proceed to the sale of the cargo or the ship.

The point is that even for violations this broad power, detention or seizure without recourse to the courts, should be limited to very serious violations, and the people to exercise it should be subject to great control. They should be very senior people indeed.

Senator Greene: There appears to be a delegation under BI-15:

(d) any police officer, police constable, bailiff, constable or other person employed for the preservation and maintenance of the public peace or for the service or execution of civil process;

Normally these are provincial officials. Is there anything in the present law where federal powers exercised, lawfully authorized under federal jurisdiction, are delegated to provincial officers? For instance, under the Quebec Maritime Code, to which you referred this morning, are the police powers used to delegate to their own officers in the normal sense?

Mr. Langlois: Firstly, the provincial legislation to which I referred was the Civil Code of the Province of Quebec, which does contain provisions on shipping law, but they are all civil proceedings. Concerning delegation to provincial officers, it is not a rare feature of federal legislation, to my knowledge, to delegate to enforcement officers the enforcement of federal statutes.

It may also be said to be in line with the division of powers under 91 and 92, where these people are employed in the administration of justice and administration of justice has been held to include the administration of federal statutes.

Even the Federal Court Act does contain delegation in that regard insofar as provincial or court officers who are appointed and remunerated by the province are called upon to arrest ships and to administer arrested property, and the property has been arrested before the federal court.

Senator Greene: It seems strange to me that here we are using for federal purposes provincially paid and appointed officers without some consultation with the provinces involved

[Traduction]

disponible, voulez-vous dire que le shérif ou son adjoint ne doivent pas posséder ces pouvoirs?

M. Langlois: La section B est intitulée agents et pouvoirs d'application. Nous ne nous occupons plus de procédures civiles. Il s'agit ici de rétention à la suite d'une violation du code. Par exemple, vous avez arboré à tort un pavillon. Vous êtes un gouvernement provincial, vous possédez un navire, vous désirez arborer le pavillon de la province, mais ceci est plus ou moins interdit par le Code maritime du Canada. Vous avez commis une infraction. N'importe lequel de ces agents subalternes, le second lieutenant de la garde côtière peut décider de retenir un navire. Tout ce qu'il a à faire, c'est de rédiger une accusation écrite. S'il est d'avis, que le navire retenu possède des marchandises périssables à bord, il peut procéder à la vente de la cargaison ou du navire.

Le problème est que même pour les infractions, ce pouvoir étendu de rétention ou de saisie sans recours devant les tribunaux doit être limité aux infractions extrêmement graves et ceux qui exercent ces pouvoirs doivent être soumis à une grande surveillance. Ils devraient être en fait des fonctionnaires supérieures.

Le sénateur Greene: D'après ce qui est mentionné en BI-15, il semble y avoir délégation:

d) tout officier de police, agent de police, huissier, constable ou autre personne employée à la protection et au maintien de la paix publique ou à la signification ou exécution des actes judiciaires au civil;

Normalement il s'agit là de fonctionnaires provinciaux. Existe-t-il dans la loi actuelle une clause selon laquelle les pouvoirs fédéraux exercés, légalement autorisés comme relevant de la compétence fédérale, sont délégués à des fonctionnaires provinciaux? Par exemple, en vertu du Code maritime du Québec auquel vous faisiez allusion ce matin, des pouvoirs de police sont-ils délégués à leurs propres agents au sens normal du terme?

M. Langlois: Tout d'abord, la législation provinciale à laquelle j'ai fait allusion était le Code civil de la province du Québec qui contient certaines dispositions sur la marine marchande, mais il s'agit de procédures civiles. En ce qui concerne la délégation à des fonctionnaires provinciaux, à ma connaissance, il n'est pas rare que la législation fédérale délègue à des agents la mise en application des lois fédérales.

On peut également ajouter, pour se conformer à la répartition des pouvoirs aux termes des articles 91 et 92, lorsque ces personnes administrent la justice et l'administration de la justice a toujours comporté l'administration des lois fédérales.

Même la Loi de la cour fédérale contient une délégation à ce sujet dans la mesure où des agents employés par les tribunaux provinciaux, qui sont nommés et rémunérés par la province, sont amenés à retenir des navires et à s'occuper de leur cargaison, cette dernière étant retenu devant un tribunal fédéral.

Le sénateur Greene: Il me semble étrange que nous ayons ici recours aux services, pour des intérêts fédéraux, à des agents qui sont rémunérés et nommés par les provinces, sans qu'il y

[Text]

in this regard, particularly where you tell me there is already existing legislation.

It comes fairly close to using the criminal power under the Constitution to do things we normally would not do—which I think, again, is something which is not exactly accepted by the Supreme Court of Canada. Under the criminal law we could do anything. I do not think that at this time in our constitutional process of evolution is the time to be using the Criminal Code, to be, in fact, twisting the Constitution. It seems strange to me, if we need people to do police work, to say “We will use provincial people to do it,” without so much as a how-do-you-do to the provincial authorities who lawfully appoint and pay these officers. You say it is not rare. Well, under the Criminal Code it is not rare, but that is a clear use of the power under the Criminal Code in that regard. Peace officers, for example, as defined under the Criminal Code, include provincially appointed people. It is a clear, legal use of the criminal authority in what is clearly a criminal matter. Under BI-15 we are apparently largely dealing with criminal matters.

Mr. Langlois: Criminal and penal.

Senator Greene: It may be that the draftsmen, in their wisdom, determined that is why we could go ahead and use provincial police officers and bailiffs. That has not been made clear from the evidence I have heard to date on the bill.

Mr. Langlois: May I just answer that if you are looking for delegations, sir, there is an even more obvious example at BI-32, subclause (3), page 40 of the bill where it says:

(3) Where an amount that is ordered to be paid under subsection (2) . . .

That is a fine.

. . . is not paid forthwith, the applicant may, by filing the order, enter as a judgment, in the superior court of the province in which the trial was held, the amount ordered to be paid, and that judgment is enforceable against the accused in the same manner as if it were a judgment rendered against the accused in that court in civil proceedings.

That is putting all the judicial process of a provincial court at the disposal of the enforcement of this act.

Senator Langlois: Mr. Chairman, may I have a word with regard to the remarks made by Senator Greene? Senator Greene, you will recall that about three years ago the provincial government of Quebec made a request to Ottawa for an indemnity for the work done by the provincial police of Quebec enforcing federal legislation. At the same time, the City of Quebec made a similar request to the provincial government for the work of the provincial police in the enforcement of provincial laws. This is an accepted practice. The problem you

[Traduction]

ait à ce sujet de consultations avec celles-ci, surtout si vous me dites qu'il y a déjà une législation existante.

Cela revient presque à utiliser les pouvoirs prévus dans le domaine du criminel par la constitution pour faire des choses que nous ne faisons pas d'ordinaire, ce qui à mon avis, une fois encore, n'est pas précisément accepté par la Cour suprême du Canada. En vertu du droit criminel, nous pourrions faire n'importe quoi. Je ne pense pas qu'à ce stade de l'évolution de notre processus constitutionnel il soit opportun d'utiliser le Code criminel pour, en fait, donner une interprétation déformée de la constitution. Il me semble étrange, si nous avons besoin de personnel destiné à effectuer un travail de police de dire: «Nous utiliserons à cette fin le personnel provincial», sans seulement avertir les autorités provinciales qui légalement nomment et rémunèrent ces agents. Vous dites que ce n'est pas exceptionnel, ce qui est vrai dans le cas du Code criminel, mais ici il s'agit nettement d'une utilisation de pouvoirs prévus par le Code criminel. Selon la définition du Code criminel, les agents de la paix par exemple comprennent des fonctionnaires nommés par la province. Il s'agit clairement de l'utilisation légale de l'autorité criminelle dans un domaine qui est manifestement du ressort criminel. En vertu de la clause BI-15, nous nous occupons apparemment surtout de questions criminelles.

M. Langlois: Criminelles et pénales.

Le sénateur Greene: C'est peut-être la raison pour laquelle ceux qui rédigent les lois, dans leur sagesse, ont trouvé que nous pouvions nous mettre à avoir recours aux services des officiers de police et des officiers provinciaux. Cela ne ressort pas clairement des témoignages que j'ai entendus jusqu'ici au sujet du bill.

M. Langlois: Je veux simplement répondre que si vous recherchez des délégations de pouvoir, monsieur, il en existe un exemple encore plus évident au paragraphe (3) de la clause BI-32, page 40 du bill, où il est dit:

(3) A défaut de paiement immédiat d'une somme dont le versement a été ordonné en vertu du paragraphe (2) . . .

Ce qui est bien.

le requérant peut, en déposant l'ordonnance, la faire enregistrer comme un jugement, à la cour supérieure de la province devant laquelle a eu lieu le procès, pour la somme dont le paiement a été ordonné, et ce jugement est exécutoire contre le prévenu de la même manière que s'il s'agissait d'un jugement rendu contre lui par ce tribunal au cours de procédures civiles.

Cela consiste à avoir recours à tout le processus judiciaire d'un tribunal provincial de cette loi.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, puis-je dire un mot au sujet des remarques formulées par le sénateur Greene? Monsieur le sénateur Greene, vous vous souviendrez qu'il y a environ trois ans le gouvernement provincial du Québec a formulé une requête à Ottawa en vue d'être indemnisé pour le travail effectué pour la police provinciale du Québec alors qu'elle faisait appliquer les lois fédérales. En même temps, la ville de Québec a formulé une requête similaire auprès du gouvernement provincial relativement au travail effectué par

[Text]

are underlining seems to be an indemnity for the work done by the police forces. I think there was a similar request made by Toronto of the Ontario government at the same time.

Senator Smith (Colchester): I wonder if I could examine this question of powers under BI-16 a little further with Mr. Langlois. I am directing his attention, for the moment, to the first few lines of BI-16 on page 29, and particularly line 5. First, there is the provision that these powers, whatever they are, relate to any breach or any offence of the Code, no matter how insignificant they may be. Secondly, the phrase "reasonable grounds for suspecting" is very different from the customary phrase that is used even in those powers we regard with great jealousy, namely, "has reasonable cause to believe."

Mr. Langlois: That is right.

Senator Smith (Colchester): It seems to me the use of the words "reasonable grounds for suspecting" leaves the whole world wide open; almost anybody can suspect almost anything.

Senator Greene: Even Cesear's wife is suspect, as the Leader of the Opposition would say.

Senator Smith (Colchester): Surely that is a phrase that appears, on the surface, at least, a very objectionable feature, especially when you couple it with the fact that it may be invoked in relation to the most insignificant offence that the code provides. Then I just want to make sure, if I can, that Mr. Langlois believes that the present Shipping Act contains nothing of this wide effect at all, but only those powers which are enumerated in section 93 of the act, at page 25 of your brief.

Mr. Langlois: Yes, that is right.

Senator Smith (Colchester): We are becoming involved, if we accept this, in a very much broader field than was ever thought to be necessary before.

Mr. Langlois: Exactly, sir. The situation gets even worse when we get into the mechanics involved in having the property released, or having justice administered properly. Then it gets even worse.

Senator Riley: In the Criminal Code is there not some provision for the arresting or charging of a master or operator of a ship, whether it be a small craft or larger ship, while he is operating it under the influence or while impaired?

Mr. Langlois: If my memory serves me right, the Criminal Code does contain provisions that are applicable to masters and other mariners who are under the influence, but I know of no provision of the Criminal Code which would allow detention of the ship.

[Traduction]

la police provinciale pour faire appliquer les lois provinciales. Il s'agit là d'une pratique reconnue. Le problème que vous soulignez semble être une indemnisation pour le travail effectué par les forces de police. Je crois qu'il y a eu à la même époque une requête similaire formulée par Toronto auprès du gouvernement de l'Ontario.

Le sénateur Smith (Colchester): Je me demande si nous pourrions examiner cette question des pouvoirs avec M. Langlois, un peu plus loin, aux termes de la clause BI-16. Pour l'instant, j'attire son attention sur les premières lignes de la clause BI-16, page 29, notamment sur les lignes 7 et 8. Tout d'abord, il y est prévu que ces pouvoirs, quels qu'ils soient, se rapportent à une violation ou à une infraction au Code, même si elles sont peu importantes. En deuxième lieu, la phrase «des motifs raisonnables de soupçonner» est très différente de la phrase habituelle qui est utilisée même dans les pouvoirs que nous considérons d'un oeil jaloux, à savoir, «a de bonnes raisons de croire».

M. Langlois: C'est exact.

Le sénateur Smith (Colchester): Il me semble que l'utilisation des termes «des motifs raisonnables de soupçonner» laisse une latitude illimitée. Presque n'importe qui peut soupçonner n'importe quoi.

Le sénateur Greene: Même la femme de César peut être soupçonnée, comme dirait le chef de l'opposition.

Le sénateur Smith (Colchester): Il est manifeste qu'en surface du moins, il s'agit là d'une phrase à laquelle on peut trouver beaucoup à redire, en particulier lorsqu'on l'associe au fait qu'on peut l'invoquer pour le délit le plus insignifiant que prévoit le Code. Je veux donc simplement m'assurer, si je le puis, qu'a ce que croit M. Langlois, la présente Loi sur la marine marchande ne contient rien qui laisse prévoir des répercussions aussi étendues, mais qu'il s'agit uniquement des pouvoirs qui sont énumérés à l'article 93 de la loi, à la page 25 de votre mémoire.

M. Langlois: Oui, c'est exact.

Le sénateur Smith (Colchester): Si nous acceptons cela, nous nous trouvons pris dans un domaine beaucoup plus étendu que ce que nous estimons nécessaire.

M. Langlois: Exactement monsieur. La situation devient même plus compliquée lorsque nous entrons dans les mécanismes qui interviennent pour faire libérer les biens ou pour faire administrer convenablement la justice. A ce moment là, les choses empirent.

Le sénateur Riley: Dans le Code criminel, n'y a-t-il pas de dispositions pour faire arrêter ou inculper le capitaine ou le propriétaire d'un navire, petit ou gros, s'il l'utilise en état d'ébriété ou lorsqu'il ne jouit pas de toutes ses facultés?

M. Langlois: Si je me souviens bien, le Code criminel contient des dispositions applicables au capitaine et autres marins qui sont en état d'ébriété, mais je ne connais pas de dispositions dans le Code criminel qui permettraient de retenir le navire.

[Text]

Senator Riley: I am just talking about the operation, where the jurisdiction then definitely comes under the authority of the provincial officers.

Mr. Langlois: Yes. The Criminal Code provisions do apply to a master of a ship, and they have been known to be enforced.

Senator Riley: By provincial authorities?

Mr. Langlois: And by the RCMP in certain circumstances.

The Deputy Chairman: Shall we now take BI-16?

Mr. Langlois: BI-16 at page 29, aside from the point just made concerning the expression "reasonable grounds for suspecting," I would point to the translation at paragraph (c), line 34, where you find the following word "zone". The French version says:

... duquel il est monté en vertu du présent article ou une personne rencontrée dans toute zone, lieu ou local où il est entré ...

This is the power to enter, and the word "zone" is translating the word "area" in English, which should have been "endroit" because "zone" is never used in that context.

The Deputy Chairman: BI-19?

Mr. Langlois: BI-19 at page 30 of the bill deals with the actual detention following the decision of an enforcement officer. It says:

BI-19. (1) Except where otherwise provided in this Code, where the master or owner of a ship is charged with an offence under this Code, an officer or other person authorized by section BI-15 ...

That is the clause we have just seen.

... to enforce this Code may make a detention order in respect of the ship.

Then it goes on to explain what happens, and the detention stands so long as formal proceedings are started within a certain set period. The point I wish to make on this clause is that the form of security to obtain release on property detained is not specified here, whereas only security in the form of a bond will be accepted in cases of seizures pursuant to BI-22. As you will see, starting at section BI-21, at page 32, and following, there is another set of proceedings which attach the vessel. That is headed "Seizure and Forfeiture". In those sections it is provided that if property is seized it can be released on the posting of a bond, but in the case of BI-19, for some reason unknown to us, we cannot advise our clients as to what form of security will be acceptable or allowed to release the property which, obviously, has to be done if one wishes to continue to operate. Should not a person be entitled, also, by virtue of section BI-19 to ask a court to determine what security is adequate, because it must be recalled that under certain federal legislation, especially in the field of pollution, fines can amount to hundreds of thousands of dollars. The right should be given to an interested party to address himself

[Traduction]

Le sénateur Riley: Je ne parle que de l'utilisation, lorsqu'elle est clairement du ressort des fonctionnaires provinciaux.

M. Langlois: Oui. Les dispositions du Code criminel s'appliquent au capitaine d'un navire et il existe des cas où elles ont été mises en application.

Le sénateur Riley: Par les autorités provinciales?

M. Langlois: Et par la Gendarmerie royale dans certaines circonstances.

Le vice-président: Allons-nous maintenant examiner l'article BI-16.

M. Langlois: L'article BI-16, à la page 29, indépendamment de la question qui vient d'être soulevée en ce qui concerne l'expression «des motifs raisonnables de croire», je dois signaler que dans une traduction de l'alinéa c), ligne 34, vous trouverez le mot «zone». La version française stipule:

... duquel il est monté en vertu du présent article ou une personne rencontrée dans toute zone, lieu ou local où il est entré ...

Il s'agit là du droit de monter à bord et le mot «zone» traduit le mot anglais «area» qui aurait dû être rendu par «endroit» parce que le mot «zone» n'est jamais utilisé dans ce contexte.

Le vice-président: L'article BI-19?

M. Langlois: L'article BI-19, à la page 30 du bill traite de la rétention réelle à la suite d'une décision d'un agent d'application. Il stipule:

BI-19. (1) Sauf dispositions contraires du présent Code, lorsque le capitaine ou le propriétaire d'un navire est inculqué d'une infraction au présent Code, une personne que l'article BI-15 autorise à appliquer le présent Code peut rendre une ordonnance de rétention à l'égard de ce navire.

Il s'agit là de la clause que nous venons d'examiner.

... à appliquer le présent Code peut rendre une ordonnance de rétention à l'égard de ce navire.

Il poursuit ensuite pour expliquer ce qui se produit et la rétention dure tant que des procédures officielles sont établies dans un délai fixé. La remarque que je veux formuler à l'égard de cette clause est que la forme de cautionnement nécessaire pour obtenir la libération des biens retenus n'est pas spécifié ici alors que seul un cautionnement sous forme de garantie sera accepté dans les cas de saisies visés à l'article BI-22. Comme vous le verrez à partir de l'article BI-21, à la page 32, il existe une autre série de procédures concernant la détention d'un navire. Cette partie s'intitule mise sous séquestre et confiscation. On prévoit dans ces articles qu'une propriété mise sous séquestre peut être restituée sur dépôt d'un nantissement. Dans le cas de l'article BI-19 toutefois, nous ne pouvons, pour quelque raison inconnue, conseiller nos clients quant à la forme de garantie acceptable ou permise pour libérer la propriété, ce qui, manifestement, doit s'effectuer si l'on veut poursuivre ses activités. Un propriétaire ne devrait-il pas avoir le droit, également, en vertu de l'article BI-19, de demander à un tribunal de fixer la garantie nécessaire parce qu'il faut se rappeler que certaines loi fédérales, notamment dans le

[Text]

to the judicial procedure in order to have the amount and form of security established. It is not clear, for instance, if the present worldwide practice and the Canadian practice, certainly, of accepting what are known as letters of undertaking issued on behalf of P & I clubs would be satisfactory security under section BI-19(4)b). Letters of undertaking have the advantage of being as solid a security as bonds in practice and they can be issued at a moment's notice by proper agents, thus avoiding undue delay to vessels. As you can well appreciate, some of these ships may cost \$10,000, \$15,000, \$20,000 or \$30,000 per day to operate. They may be detained for an offence for which the fine would be \$5,000 or \$10,000 and if they have to go to the pains of obtaining a bond before the vessel is released, the commercial consequences of such a delay are worse than the fine itself. Therefore, we suggest that section BI-19 be amended in order to provide for the type of security which will be allowed and also to grant the owner the rights to have security fixed if there is no agreement with the enforcement officers as to what security can be given.

Paragraph (2) also contains a problem, in that it seems to allow clearance to be given to a vessel without securing proof that a release has been issued. It provides that no person who knows or ought reasonably to know that a ship has been arrested as provided in subsection (1) shall give clearance in respect of that ship unless he has reasonable grounds to believe that the ship has been released from arrest. Now, that is rather odd; a ship could be released by mistake; there should be proof of release.

The Deputy Chairman: Are there questions with respect to that?

Senator Greene: I just wonder, Mr. Langlois, whether you could assist me with this. You indicated to us this morning that, I believe, there was an admiralty court, which was then pre-empted by the exchequer court and then, subsequently, by the Federal Court. When there was a full admiralty court, did it have a full code of procedures including warrant execution, et cetera, so that the same protections as were given to a citizen under the Criminal Code were clearly indicated within the admiralty code itself? Was it a full body of law?

Mr. Langlois: First I would like to say that the admiralty court has not traditionally exercised criminal or penal jurisdiction, but is basically a court for common law or civil litigation. The history is that in Canada we first had an admiralty court under the old British statutes, the Colonial Courts of Admiralty Act, et cetera. When the Statute of Westminster was adopted in the early 1930s Canada acquired the right to adopt its own legislation and create its own court for the purpose of the administration of admiralty law in addition to other legislation. So, in 1934, using this right it acquired as a result of its new sovereignty, if I may use that expression, it passed three pieces of legislation. One was the Admiralty Court Act, one the Exchequer Court Act and the other the Canada Shipping

[Traduction]

domaine de la pollution, prévoient des amendes pouvant se chiffrer à des milliers de dollars. La partie intéressée devrait pouvoir recourir aux tribunaux pour faire établir le montant et la forme de la garantie. On ne sait pas, par exemple, si la pratique mondiale actuelle et la pratique canadienne, certainement, d'accepter des lettres d'engagement, faites au nom des clubs de protection et indemnité constituerait une garantie satisfaisante aux termes de l'alinéa BI-19 (4) b). Les lettres d'engagement ont l'avantage d'être aussi valables en pratique qu'un nantissement et elles peuvent être rédigées immédiatement par les agents appropriés, ce qui évite ainsi des retards inutiles pour les navires. Comme vous le savez, l'exploitation de certains de ces navires peut coûter \$10,000, \$15,000, \$20,000 ou \$30,000 par jour. Ils peuvent être détenus pour une infraction dont l'amende s'élèvera à \$5,000 ou \$10,000 mais si les propriétaires doivent en plus obtenir un nantissement avant la remise en possession de leur navire, les conséquences commerciales d'un tel retard sont pires que l'amende même. C'est pourquoi nous suggérons que l'article BI-19 soit modifié de façon à ce qu'il prévoit le genre de garantie permise et également le droit du propriétaire de faire fixer la garantie, s'il n'y a pas entente à ce sujet avec les agents chargés de l'application de la loi.

Le paragraphe 2 pose également un problème, en ce sens qu'il semble permettre le congé à un navire, sans qu'il soit nécessaire de fournir la preuve que la remise en possession a été accordée. Cet article prévoit qu'aucune personne qui sait ou devrait raisonnablement savoir qu'un navire a été saisi, conformément au paragraphe (1), ne doit donner congé à ce navire à moins qu'elle ait des motifs raisonnables de croire que ce navire a été restitué. C'est assez étrange, un navire pourrait être restitué par erreur; il devrait y avoir une preuve de la restitution.

Le vice-président: Y a-t-il des questions à ce sujet?

Le sénateur Greene: Je me demande, monsieur Langlois, si vous pouvez m'aider. Vous nous avez dit ce matin, que la Cour de l'Echiquier, je crois, avait alors juridiction d'amirauté et que cette juridiction est ensuite passée à la Cour fédérale. Lorsqu'il existait une véritable Cour de l'Amirauté, possédait-elle un code de procédures comprenant l'exécution des mandats, etc, de sorte que les protections accordées aux citoyens par le Code criminel soient clairement prévues par ce code de l'Amirauté? S'agissait-il d'un code de lois complet?

M. Langlois: J'aimerais tout d'abord dire que la Cour de l'Amirauté, n'a pas, par tradition, juridiction criminelle ou pénale mais constitue fondamentalement un tribunal de «common law» ou un tribunal civil. Nous avons d'abord eu, au Canada, une Cour de l'Amirauté prévue par les anciennes lois britanniques, la *Colonial Courts of Admiralty Act*, etc. Lorsque le Statut de Westminster a été adopté au début des années 1930, le Canada a acquis le droit d'adopter ses propres lois et de créer son propre tribunal chargé de l'administration de la loi sur l'Amirauté, en plus d'autres lois. Ainsi, en 1934, se prévalant de ce droit, le Canada a, à la suite de sa nouvelle souveraineté, si je puis m'exprimer ainsi, adopté trois lois: la Loi sur l'Amirauté, la Loi sur la Cour de l'Echiquier, et la Loi

[Text]

Act. That is when the admiralty court became a Canadian court, really.

However, in order not to disturb the body of admiralty law, which was basically English admiralty law, in the annex to the Admiralty Act was made as part of the Canadian law the admiralty law exercised and applied by the admiralty courts of England. That was why even in 1970, when the federal act was adopted which abrogated, *inter alia*, the Admiralty Court Act, if you go through section 22 of the Admiralty Court Act you will see that pains are taken there again not to disturb the substantive admiralty law that existed. So that the Federal Court today not only applies what could properly be known as Canadian admiralty law, it also exercises whatever jurisdiction, or applies whatever admiralty law was or is English admiralty law.

It is a rather complex situation and the whole maritime fraternity of lawyers is now uncertain if, as the result of the two judgments to which I made reference briefly this morning, of the Supreme Court of Canada amputating the jurisdiction of the Federal Court would reflect on the validity of this legislation when section 101 of the B.N.A. act speaks of the enforcement or application of Canadian law. Does that mean that whatever Canadian law may be incorporated in Canadian statutes by reference, such as the English admiralty law, because it is not really Canadian law, aside from the Canada Shipping Act there are very little substantive provisions of admiralty law in Canadian statutes, or statutes of the Dominion?

Senator Riley: Then does the doctrine of *stare decisis* apply with respect to the Colonial Admiralty Act?

Mr. Langlois: No, sir.

Senator Riley: Would we be bound by the old decisions?

Mr. Langlois: No, I do not think that we would be bound at all. As a matter of fact, the Canadian Bar Association Quebec Maritime Law subsection has a special working group in which we are going into depth in this matter this summer in order to assess the possible consequences of these two Supreme Court decisions on the admiralty function of the Federal Court. However, I repeat that the admiralty court is not per se a criminal or penal court; it does not administer penal law and the sections that we are now addressing simply are exclusively penal and criminal in nature. That is another problem to which I will refer later.

Senator Greene: I wonder if we get into this dog's breakfast into which we are obviously here, of legal drafting by reason of the fact that this whole body of admiralty law which used to exist has been abandoned and we are endeavouring to create here a whole new structure of maritime law and fill all the gaps that were left by a long-existing body of law?

Mr. Langlois: Sir, I think the Canadian maritime code as far as substantive law is concerned does not create very much substantive law. I would say it creates practically nothing; it changes certain forms of substantive law. For instance, with respect to the ownership of vessels, the old doctrine of 64

[Traduction]

sur la marine marchande du Canada. C'est à ce moment-là vraiment que la Cour de l'Amirauté est devenue un tribunal canadien.

Toutefois, pour ne pas modifier l'ensemble du droit de l'Amirauté qui, fondamentalement, était anglais, on a ajouté en annexe de la loi canadienne, le droit de l'Amirauté exercé et appliqué par les Cours d'Amirauté d'Angleterre. C'est pourquoi même en 1970, au moment de l'adoption de la loi fédérale abrogeant entre autres la Loi sur la Cour de l'Amirauté, si vous lisez l'article 22 vous constaterez qu'on a, une fois de plus, cherché à ne pas modifier le droit positif de l'Amirauté. C'est pourquoi la Cour fédérale non seulement applique-t-elle maintenant ce que nous pourrions appeler à juste titre le droit canadien de l'Amirauté mais elle exerce aussi n'importe quelle juridiction, ou autrement dit applique tout droit de l'Amirauté, qu'il ait été ou qu'il soit anglais.

Il s'agit là d'une situation assez complexe et toute la fraternité maritime d'avocats ne sait pas maintenant si, en raison des deux jugements dont j'ai parlé brièvement ce matin, l'empiètement de la Cour suprême du Canada sur la juridiction de la Cour fédérale modifiera la validité de cette loi, par rapport à l'article 101 de l'AANB qui prévoit la mise en vigueur ou l'application du droit canadien. Cela signifie-t-il que quelle que soit la loi canadienne que l'on peut incorporer aux statuts du Canada par mention, comme dans le cas de la loi anglaise sur l'Amirauté parce qu'il ne s'agit pas réellement de droit canadien, mise à part la Loi sur la marine marchande du Canada, il existe très peu de dispositions positives du droit de l'Amirauté dans les statuts du Canada, ou les statuts du Dominion?

Le sénateur Riley: Le principe de *stare decisis* s'applique-t-il en ce qui concerne la Colonial Admiralty Act?

M. Langlois: Non, Monsieur.

Le sénateur Riley: Serions-nous liés par les anciennes décisions?

M. Langlois: Non, je ne crois pas que nous soyons liés du tout. En réalité, la filiale québécoise du droit maritime de l'Association canadienne du barreau possède un groupe de Travail spécial qui est censé approfondir cette question cet été afin d'évaluer les conséquences possibles des deux décisions de la Cour suprême sur la juridiction d'Amirauté de la Cour fédérale. Toutefois, je répète que la Cour de l'Amirauté n'est pas en soi un tribunal criminel ou pénal; elle n'administre pas le droit pénal et les articles dont nous discutons en ce moment sont exclusivement de nature pénale et criminelle. Il s'agit là d'un autre problème dont je reparlerai plus tard.

Le sénateur Greene: Je me demande si tous ces problèmes de rédaction juridique que nous éprouvons ne proviennent pas de ce que ce droit de l'Amirauté qui existait auparavant a été mis de côté et que nous essayons de le remplacer par une nouvelle structure de droit maritime qui comblera toutes les lacunes d'un code de lois tombé en désuétude?

M. Langlois: Monsieur, je crois que le Code maritime canadien ne crée pas, en ce qui concerne le droit positif, un droit très positif. Je dirais qu'en pratique, il ne crée rien; il modifie certaines formes de droit positif. Par exemple, on supprime en ce qui concerne la propriété des navires, la vieille doctrine des

[Text]

shares in the vessel is done away with. We are going to a much more modern way of establishing ownership, or title to a vessel.

However, these sections are obviously aimed at ensuring that Canada has the power to enforce the non-violation or punish very severely any violation of its Canadian maritime code. It must be remembered that the Canadian maritime code, like the Canadian Shipping Act, will be probably the empowering legislation for the regulations which will control the environment which will allow safety regulations to be passed concerning construction of ships. They already exist, but these powers will, obviously, be broadened to make sure that vessels are safe to navigate and will not create pollution, et cetera. So these sections are obviously there to make the enforcement of the act very easy and very far-reaching.

However, the point I am attempting to make is that the mechanism that is being created is very unfair. It may be right to make the enforcement easy, but not at the expense of fundamental rights of physical or moral persons. The Dominion may charge me with being a criminal, but I must be given every possibility of protecting myself and defending myself from this attack, and in the case of a ship, which is a very sensitive object of trade, because of how important it is and the value of its cargo and the importance of not losing time, and if you can allow anybody—and this is what section BI-15 does too—on a mere suspicion, to stop a ship from trading you may put somebody in bankruptcy, and he has no way of doing anything about it. Losing a day or three days for a ship owner may be the difference between a profit and a loss. This may be required in certain very limited circumstances, to be done by people who are responsible for their decisions, who are senior people, people of judgment, people of maturity, but even then there should be a very quick way for an owner to put his foot down and say, "Look, there is a problem here, I want an arbitrator to decide whether or not my ship should be detained and under what conditions." This is not being provided.

Senator Greene: Is the US Maritime Code similar? I am wondering if there is an analogy when they seized that Russian ship in Boston for pollution or something like that?

Mr. Langlois: No, that ship was seized under fisheries control legislation, and I am afraid I would not be of much help on that, because I am not aware of the US legislation that was invoked. But knowing how the Americans are conscious of human rights, I would be surprised if they would be as wide as this. Of course the Americans have a coastguard which is a paramilitary organization, which is more or less charged practically exclusively with the enforcement of federal maritime legislation in the United States. Our coastguard has never been designed like that. It is gradually being transformed into this, but it certainly has not been created and trained and the officers educated in the same way as the American coastguard which is more or less a second navy.

Senator Greene: Is there a code of international laws that might help us? It seems to me that with these wide powers,

[Traduction]

64 parts. Nous adoptons une méthode beaucoup plus moderne de détermination de la propriété, ou de titre à un navire.

Toutefois, ces articles ont manifestement pour but d'assurer que le Canada a le pouvoir d'appliquer la loi ou de punir très sévèrement toute infraction à son Code maritime. Il faut se souvenir que le Code maritime canadien, comme la Loi sur la marine marchande du Canada, constituera probablement la loi habilitante pour les règlements de protection de l'environnement et permettra l'adoption de règlements sur la sécurité pour la construction des navires. Ces règlements existent déjà, mais ces pouvoirs seront, manifestement, élargis pour s'assurer que les navires répondent aux normes de sécurité de la navigation et qu'ils ne causeront pas la pollution, etc. Ces articles servent manifestement à faciliter l'application de la loi et à accroître considérablement sa portée.

Toutefois, j'essaie de vous faire comprendre que le mécanisme d'application est très injuste. Il est peut-être valable de vouloir faciliter l'application de la loi mais cela on doit pas se faire au dépens des droits fondamentaux des personnes physiques ou morales. Le Dominion peut m'accuser d'être un criminel mais je dois bénéficier de toutes les possibilités de me protéger et de me défendre de cette attaque, et surtout dans le cas d'un navire, qui constitue un objet commercial très spécial, en raison de son importance et de la valeur de son chargement. Il est aussi important de ne pas perdre de temps et si n'importe qui peut sur un simple soupçon, et c'est ce que prévoit l'article BI-15 arrêter de commercer, sur un navire, cela peut signifier la faillite et le propriétaire n'a aucun recours. Perdre un jour ou trois jours peut représenter, pour un propriétaire de navire, la différence entre un profit et une perte. Ces mesures peuvent se justifier dans certaines circonstances très limitées, mais elles devraient être prises par des gens responsables de leurs décisions, des hauts fonctionnaires qui possèdent jugement et maturité toutefois même dans ces cas, le propriétaire devrait pouvoir réagir très rapidement et dire: «il se pose un problème et je veux un arbitre qui décide si mon navire doit ou non être détenu et dans quelles conditions.» Rien de tel n'est prévu.

Le sénateur Greene: Le code maritime des États-Unis est-il semblable? Je me demande si l'on peut faire une analogie avec la mise sous séquestre du navire russe à Boston parce qu'il polluait ou quelle chose du genre?

M. Langlois: Non, ce navire a été mis sous séquestre en vertu de la loi sur le contrôle des pêches, et j'ai bien peur de ne pouvoir donner des éclaircissements à ce sujet parce que je ne connais pas la loi américaine invoquée dans ce cas. Sachant comment les Américains sont soucieux des droits de l'homme, je serais surpris qu'ils aient été si vagues. Évidemment, les Américains ont une garde côtière qui est en fait une organisation paramilitaire et plus ou moins chargée, en pratique, de l'application des lois fédérales maritimes aux États-Unis. Notre garde côtière n'a jamais été désignée ainsi. Elle s'est graduellement transformée mais elle n'a certainement pas été créée et formée comme l'est la garde côtière américaine, qui constitue plus ou moins une seconde marine.

Le sénateur Greene: Y a-t-il un code de droit international qui puisse nous aider? Il me semble qu'avec ces pouvoirs

[Text]

apart from the serious difficulty for a Canadian owner, these powers might create grievous hardships for non-Canadian owners, and I wonder if there is any body of international law to which Canada subscribes that we should have in mind in drawing up these powers. If we want to give arbitrary powers vis-à-vis our own citizens, Parliament can do that if it so wishes, but it cannot do that vis-à-vis a non-Canadian if we subscribe to some code of international law which would prevent it.

Mr. Langlois: I am unaware of any code that would so prevent. Most of the international legislation which exists in the Maritime field prescribes standards. For instance, there is the Convention for the Safety of Life at Sea, the Rules of The Road, et cetera. There is a convention on the arrest of vessels, but it relates to civil proceedings as opposed to penal or criminal proceedings. On the matter of jurisdiction, if one looks at the private international law aspects of this bill, there does not seem to be an infringement so long as the foreigner who sets foot on Canadian soil or in Canadian territorial waters is, of course, subject to international law, and I have read nothing in this bill which would give this Canadian law extra-territorial effect except in so far as Canadian ship owners are concerned. For instance you will see later on that a Canadian master who is aware of a criminal offence being committed on a Canadian ship, even if it is abroad, is obliged to report it when he gets back, or has to report it by the quickest possible means to Canadian authorities. But that is not improper. Canada is not the only country in the world to have similar provisions. There is a slight problem there concerning double jeopardy, if I may use that expression, but it seems to me to be in conformity with the international usages in this regard.

Senator Riley: What about the certificate of seaworthiness that comes under the jurisdiction of the Maritime Code of Canada?

Mr. Langlois: It is under the Canada Shipping Act and that will obviously come under the Canadian Maritime Code. I am not sure if it is in Book III or Book IV but it will come under the code.

Senator Riley: At one time they used the British Board of Trade standards.

Mr. Langlois: Now the Canadian government has its own standards through the Canadian steamship inspection service and very elaborate regulations that have been devised. Great strides have been taken by Canada through the Ministry of Transport, and we do have today quite a body of regulations concerning safety of vessels, foreign and Canadian, to ensure that foreign ships that come to Canada do meet minimum standards of construction and operation to ensure that they do not cause ecological problems. This was all done principally under amendments on pollution to the Canada Shipping Act adopted by Parliament back in 1969 or 1970. It was part XX on that act.

[Traduction]

étendus, à part une difficulté sérieuse pour un propriétaire canadien, ces pouvoirs pourraient mettre à rude épreuve les propriétaires non canadiens, et je me demande si nous ne devrions pas songer à un organisme international auquel le Canada souscrit pour élaborer ces pouvoirs. Si le Parlement le veut, il peut doter ses propres citoyens de pouvoirs arbitraires, mais il ne peut le faire pour un propriétaire non canadien si nous adhérons à un code de droit international qui y mettrait obstacle.

M. Langlois: Je ne connais aucun code qui y mettrait obstacle. La plupart des lois internationales qui existent dans le domaine maritime prescrivent des normes. Par exemple, il y a la Convention pour la sécurité de la vie en mer, le Code de la route etc. Il y a une Convention concernant la saisie des navires, mais elle a trait à des poursuites civiles et non pas à des poursuites pénales ou criminelles. En ce qui concerne la question de la compétence, si l'on considère les aspects du droit international privé du présent bill, il ne semble pas avoir d'infraction tant qu'un étranger qui met le pied en terre canadienne ou en eaux territoriales canadiennes est, naturellement, assujéti au droit international et je n'ai rien lu dans le présent bill qui donnerait à cette loi canadienne un effet extra-territorial sauf lorsqu'il s'agit de propriétaires de navires canadiens. Par exemple, vous verrez plus loin qu'un capitaine canadien qui est témoin d'une infraction criminelle sur un navire canadien, même si ce crime est commis au large, est obligé de la signaler lorsqu'il revient à terre, ou de la signaler par les moyens les plus rapides aux autorités canadiennes. Ce n'est toutefois pas contraire à la bonne règle. Le Canada n'est pas le seul pays du monde à avoir des dispositions semblables. Il y a ici un léger problème en ce qui concerne le double risque, si je puis me permettre d'utiliser cette expression, mais cela me semble en conformité avec les usages internationaux à cet égard.

Le sénateur Riley: Que dire au sujet du certificat de bon état de navigabilité relevant du Code maritime du Canada.

M. Langlois: Il relève de la Loi sur la marine marchande du Canada et relèvera manifestement du Code maritime du Canada. Je ne suis pas certain si ce sera en vertu du Livre III ou du Livre IV, mais il fera partie du Code.

Le sénateur Riley: A un certain moment, on s'est servi des normes du *British Board of Trade*.

M. Langlois: Le gouvernement canadien a maintenant ses propres normes qu'il applique par l'intermédiaire du Service canadien d'inspection des bateaux à vapeur s'il dispose également de règlements très complexes. De sérieux progrès ont été réalisés par l'intermédiaire du ministère des transports et nous disposons aujourd'hui d'un Code assez imposant concernant la sécurité des navires, tant étrangers que canadiens, afin d'assurer que les navires étrangers qui viennent au Canada répondent à des normes minimales de construction et d'exploitation et ne risquent pas de causer des problèmes écologiques. On y est surtout parvenu en apportant des modifications sur la pollution à la Loi sur la marine marchande du Canada adoptée par le parlement en 1969 ou 1970. Il s'agissait de la partie XX de cette Loi.

[Text]

Senator Riley: A Lloyd's certificate of insurance and seaworthiness, is that covered by the Canada Shipping Act or by the British Board of Trade?

Mr. Langlois: Lloyd's have their own rules which they apply and there are non-Canadian ship compliance regulations which are enforced pursuant to the Canada Shipping Act which will grant equivalent status to certain certificates issued by classification societies. Lloyd's is one of them, and you can think of Bureau Veritas, Norske Veritas and other reputed international classification societies.

Coming to seizure and forfeiture, section 21 of Book I, at page 32 of the bill, as I said, the ship could be confiscated upon any member of the crew of other person on board having been convicted of a violation of the Code. This statement is supported especially by the provisions of paragraph (b) which says:

(b) an offence has been committed and that if the person believed to have committed the offence is convicted of the offence a ship or any cargo on board a ship will be subject to forfeiture under this Code, . . .

The point there is that a ship should be subject to confiscation if it is proved that the owner is privy to the violation, and not anybody on the ship. That certainly could not have been the intent of the drafters.

It appears throughout section BI-21 and BI-22 that the intention is to give the Federal Court jurisdiction to deal with confiscation, thus conferring on the Court a penal and criminal jurisdiction which it has never exercised. It must be remembered that seizure and forfeiture are ancillary to charges for violation of the code. Moreover, confiscation, being ancillary to conviction for violation, it is surprising that sections BI-27 and BI-38 dealing with offences, penalties and payment of fines, all refer to "a court" without specifying which court. Where a charge will be accompanied by confiscation, more than one jurisdiction will likely be involved therefore adding to the confusion, cost and risk of contradictory judgments. Where the Federal Court will be involved it is unclear what procedural law will apply as between criminal and penal procedure on the one hand, and the general rules and orders of the Federal Court, which do not cover such matters at present on the other hand. In other words, what seems to be the scheme under sections BI-21 and BI-22, coupled with the scheme under sections BI-27 to BI-38 is that whether or not a person is guilty of an offence will be the subject matter of recourse before the traditional penal or criminal courts; whereas the federal court will be seized with the matter of dealing with seizure and forfeiture of the ship—thus putting in motion two jurisdictions.

By merely pointing to this fact can lead everyone to realize the difficulty that will result. Everyone knows the doctrine of *lis pendens*, and the reason why this doctrine was developed by the judiciary, to avoid conflicting judgment.

[Traduction]

Le sénateur Ryley: Un certificat d'assurance et de bon état de navigabilité de Lloyd's est-il couvert par la Loi sur la marine marchande du Canada ou par le *British Board of Trade*?

M. Langlois: Lloyd's a ses propres règles et les applique; il existe également pour les navires non canadiens des règlements qui sont mis en vigueur conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada et qui accorderont un statut équivalent à certains certificats octroyés par des sociétés de classification. Lloyds est l'une d'entre elles et il y a également Viro Veritas, Norske et d'autres sociétés internationales de classification réputées.

En ce qui concerne la mise sous séquestre et la confiscation, l'article 21 du Livre I, à la page 32 du bill, comme je l'ai dit, le navire pourrait être mis sous séquestre si un membre de l'équipage ou toute autre personne était déclaré coupable d'une infraction au code. Cette déclaration est particulièrement appuyée par les dispositions du paragraphe b) qui est ainsi libellé:

b) qu'une infraction a été commise et si la personne soupçonnée d'avoir commis cette infraction est déclarée coupable de l'infraction, un navire ou toute cargaison se trouvant à bord d'un navire sera susceptible de confiscation en vertu du présent Code.

Le problème ici est qu'un navire pourrait faire l'objet d'une confiscation s'il est prouvé que le propriétaire a participé à la violation et personne d'autre à bord. Cela n'a certainement pas pu être l'intention des rédacteurs.

Il ressort des articles BI-21 et BI-22 que l'intention est d'habiliter la Cour fédérale à s'occuper de la confiscation, lui conférant ainsi une compétence au criminel qu'elle n'a jamais exercée. Il faut se rappeler que la mise sous séquestre et la confiscation sont subordonnées à des accusations de violation du code. Qui plus est, la confiscation étant subordonnée à la condamnation pour violation, il est surprenant que les articles BI-27 à BI-38 portant sur des infractions, des peines et le paiement d'amendes, parlent tous d'un tribunal sans jamais en préciser la nature. Lorsqu'une accusation sera suivie d'une confiscation, plus d'une compétence sera vraisemblablement en cause ajoutant ainsi à la confusion, au coût et au risque de jugements contradictoires. Lorsque la Cour fédérale sera en cause, on ne sait trop quel code de procédure s'appliquera: la procédure criminelle et pénale d'une part et d'autre part, les ordonnances et autres règlements généraux de la Cour fédérale qui n'englobent pas ces questions à l'heure actuelle. Autrement dit, si je comprends bien, en vertu des articles BI-21 et BI-22, ainsi que des articles BI-27 à BI-38, la question de savoir si une personne est coupable au non d'une infraction incombera à des cours d'assise traditionnelles; alors que la Cour fédérale sera saisie de la question de la mise sous séquestre et de la confiscation du navire; il y aura ainsi deux compétences en cause.

Le simple fait de le signaler peut amener quiconque à se rendre compte de la difficulté qui en résultera. Tout le monde connaît la doctrine de «l'affaire en instance», et la raison pour laquelle cette doctrine a été conçue par le pouvoir judiciaire afin d'éviter un jugement contradictoire.

[Text]

It is therefore recommended that this whole question of jurisdiction be clarified and that if the federal court is to be given penal or criminal jurisdiction, it should be given in clear words, stating what procedural law shall apply, whether the law of summary conviction shall apply, whether the criminal procedure shall apply, or will the federal court be given full discretion even in criminal and penal jurisdiction to adopt rules pursuant to its own Federal Court Act, which rules are adopted by the courts without reference to an order in council or anything?

It seems to us rather odd that the establishment of criminal procedure be left to an executive decision as opposed to a legislative one, which traditionally, at least in British countries, has been a matter felt to be so important as to preserve human rights, to be never delegated.

Senator Smith (Colchester): I am not sure that I follow this somewhat complicated subject clearly enough in my own mind. Is the general thrust of your argument that the Federal Court is, in fact, being given jurisdiction to deal with criminal matters, or are you saying that you fear that this may be an interpretation which may be adopted?

Mr. Langlois: I am saying that the Federal Court is clearly being given jurisdiction by BI-21 and BI-22 over the seizure and forfeiture of a ship. Seizure and forfeiture are ancillary to charges being laid for violation, and these charges are laid pursuant to section BI-27 to BI-38, to say that a court has jurisdiction to hear the offence without specifying which court.

Normally, following standard practice, this would mean the penal or criminal courts of the provinces. What can happen is that you will have, for instance, a seizure which will be performed and controlled by the Federal Court. Then within 30 days after the charge has been made, there will be a formal accusation levelled at the accused in the proper court, and the two procedures would work in parallel—unless it is the intention of the drafters that the court to which sections BI-27 to BI-38 refer should read the Federal Court. Then the trial with respect to the subject of the violation in itself, as opposed to the question of enforcement of the violation, which is being attempted through seizure and forfeiture of some property, would then be joined into one court.

Senator Smith (Colchester): If that were the case, if the Federal Court had the exclusive jurisdiction to deal with these offences, are you saying it would not be subject to the usual safeguards, including safeguards of proof, which are required in the criminal courts—such as the doctrine of reasonable doubt?

Mr. Langlois: That is one of them. The whole question of procedure, the laws of evidence, and so on, that would apply, the rules of procedure that would govern, would seem to me to be in jeopardy, because the Federal Court has this special attribute that it can create its own law procedure, which is not the case of normal courts, except that the Supreme Court of Canada has the same power. The superior courts, and the courts of inferior jurisdiction, are bound to apply the law of

[Traduction]

On recommande donc que toute cette question de compétence soit éclaircie et que si la Cour fédérale doit recevoir une compétence criminelle, il faudrait le dire clairement, en précisant quel code de procédure devrait s'appliquer, si la Loi de la déclaration sommaire de culpabilité devrait s'appliquer, si la procédure criminelle devrait s'appliquer ou si la cour fédérale aura pleins pouvoirs même en compétence criminelle pour adopter des règlements conformément à sa propre Loi sur la cour fédérale, règlements qui sont adoptés par la cour sans tenir compte d'un décret du conseil ou autre chose du genre.

Il nous semble plutôt curieux que l'établissement d'une procédure criminelle soit laissée à une décision exécutoire plutôt qu'à une décision législative, laquelle traditionnellement, du moins dans les pays britanniques, a été considérée comme une question si importante quant il s'agit de préserver les droits de la personne qu'il ne fallait pas la déléguer.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne suis pas certain de bien comprendre ce sujet assez compliqué. Voulez-vous dire de façon générale que la Cour fédérale aura compétence en matière criminelle ou que vous craignez qu'il ne s'agisse que d'une interprétation qu'on pourrait adopter?

M. Langlois: Je dis que les articles BI-21 et BI-22 confèrent nettement à la Cour fédérale une compétence quant à la mise sous séquestre et la confiscation d'un navire. La mise sous séquestre et la confiscation sont subordonnées à des accusations de violation et ces accusations sont formulées conformément aux articles BI-28 à BI-38. Or on dit qu'il est du ressort d'un tribunal d'entendre une cause sans préciser laquelle.

Cela voudrait normalement dire les cours d'assises des provinces. Ce qui peut arriver c'est que vous aurez, par exemple, une mise sous séquestre exécutée et contrôlée par la Cour fédérale. Dans les 30 jours suivant l'accusation, une accusation officielle serait alors portée contre l'accusé auprès du tribunal approprié, et les deux procédures auraient lieu en même temps, à moins que les rédacteurs n'aient voulu que le tribunal dont il est question aux articles BI-27 à BI-38 soit la Cour fédérale. Alors le procès concernant le sujet de la violation en elle-même, par opposition à la question de la sanction de la violation, sanction qu'on s'efforce d'appliquer grâce à la mise en séquestre ou à la confiscation d'une certaine propriété, serait alors confié à un seul tribunal.

Le sénateur Smith (Colchester): Si c'était le cas, si la Cour fédérale avait une compétence exclusive en ce qui concerne ces infractions, dites-vous qu'elle ne serait pas assujettie aux garanties habituelles, y compris celles de la preuve, qui sont requises dans les cours d'assises, tout comme le principe du doute raisonnable?

M. Langlois: C'est l'un d'entre eux. Toute la question de la procédure, des droits de la preuve, etc., qui s'appliqueraient, les règles de procédure qui serviraient, me sembleraient en danger, parce que la cour fédérale dispose du pouvoir spécial de créer ses propres règles de procédure, ce qui n'est pas le cas des tribunaux normaux, à l'exception toutefois de la Cour suprême du Canada. Les tribunaux supérieurs, et les cours de première instance doivent appliquer les règles de procédure

[Text]

procedure which is set by the provinces, or, in the case of the Criminal Code, by the Criminal Code; whereas the Federal Court has been given the power to devise its own rules.

Senator Smith (Colchester): So that if it is given jurisdiction to deal with what are essentially criminal matters, its procedure would apply to its rules and not to the regular criminal rules?

Mr. Langlois: I am certain that very fundamental rights would be safeguarded, rights which do not even have to be written into the law because of our own system, our own body of law.

Senator Smith (Colchester): Let me go back to my first question in this series. Is there some doubt in your mind as to whether the various clauses of the bill do, in fact, transfer all this jurisdiction to the Federal Court?

Mr. Langlois: There is no doubt, insofar as confiscation and seizure. I am in doubt with respect to sections BI-27 to BI-38, because it merely refers to "court" without specifying whether it is the Federal Court or any other court. I am saying that one may be tempted to read into the word "court" the words "Federal Court" because the conviction itself and the procedure for seizure and forfeiture more or less serve the same purpose. One is the enforcement of the other. One is the result or consequence of the other.

Senator Smith (Colchester): The word "court" does not seem to be defined in the definitions section.

Mr. Langlois: It is not.

Senator Smith (Colchester): So one would take it that if it said "court," it must have a wider significance than if it said "Federal Court" or, as you say it does wrongly, "Admiralty Court."

Mr. Langlois: That is right. That is why we say that what is likely to occur is that when the violation is suspected, to the extent that a ship is seized, you will have two processes which will run in parallel over the same subject matter: one process in Federal Court for seizure and forfeiture, and another process for the violation itself.

Senator Smith (Colchester): Assuming you are correct, what is your suggestion as to the proper provision?

Mr. Langlois: I do not see why the Federal Court should be called to intervene; but if that is the legislative policy, to transform the Federal Court into a penal or criminal court for the purpose of enforcement of the Canadian Maritime Code, there is no fundamental objection to that, so long as that jurisdiction is exercised with due regard to the rights which are normally granted to an accused under our Canadian penal and criminal system.

Normally sections of law that attribute jurisdiction to a court, either for penal or criminal law, will specify that it is to be governed either by summary conviction or other forms of penal procedural law, which is not the case here.

[Traduction]

établies par les provinces, ou, dans le cas du Code criminel, par le Code criminel; tandis que la Cour fédérale s'est vue nantie du pouvoir d'établir les siennes.

Le sénateur Smith (Colchester): Donc, si on lui permet de s'occuper de questions essentiellement criminelles, sa procédure s'appliquerait à ses règles et non pas aux règles pénales ordinaires?

M. Langlois: Je suis convaincu que des droits fondamentaux seraient sauvegardés, des droits qui ne sont même pas mentionnés dans la loi en raison de notre propre système, de notre propre jurisprudence.

Le sénateur Smith (Colchester): Permettez-moi de revenir à ma première question. Y a-t-il des doutes dans votre esprit quant à savoir si les divers articles du bill confèrent en réalité toute la compétence à la Cour fédérale?

M. Langlois: Il n'y a aucun doute du moins en ce qui concerne la mise sous séquestre et la confiscation. J'ai quelques doutes toutefois en ce qui concerne les articles BI-27 à BI-38, parce qu'on parle simplement d'un «tribunal» sans préciser s'il s'agit de la Cour fédérale ou d'un autre tribunal. Je dis que quelqu'un pourrait être tenté de donner au mot «tribunal» le sens de «Cour fédérale» parce que la condamnation elle-même et la procédure de mise en séquestre et de confiscation servent plus ou moins le même but. L'une est la sanction de l'autre. L'une est le résultat ou la conséquence de l'autre.

Le sénateur Smith (Colchester): Le mot «tribunal» ne semble pas être défini dans l'article des définitions.

M. Langlois: Non.

Le sénateur Smith (Colchester): On penserait alors que puisqu'on parle de «tribunal», le sens doit être plus étendu que si l'on parlait de «Cour fédérale» ou, comme vous dites qu'on le fait à tort, de «Cour de l'Amirauté».

M. Langlois: C'est vrai. C'est pourquoi, à notre avis, c'est probablement ce qui se produira lorsqu'on soupçonnera qu'il y a eu infraction: si un navire est mis sous séquestre, deux procès se dérouleront parallèlement à propos d'un même litige. La Cour fédérale sera saisie d'une affaire de mise sous séquestre et de confiscation et d'une autre portant sur l'infraction elle-même.

Le sénateur Smith (Colchester): En supposant que vous ayez raison, que proposeriez-vous comme disposition?

M. Langlois: Je ne vois pas pourquoi la Cour fédérale devrait être appelée à intervenir, mais si c'est là la politique du législateur, c'est-à-dire de transformer la Cour fédérale en une cour criminelle aux fins de l'application du Code maritime du Canada, je ne m'y oppose nullement, dans la mesure où elle exerce son pouvoir en tenant compte des droits qui sont normalement reconnus à un accusé dans notre système de droit criminel.

En règle générale, les articles de loi qui attribuent un pouvoir juridictionnel à un tribunal, soit en droit pénal soit au criminel, précisent qu'il faut procéder soit par déclaration sommaire de culpabilité soit par une autre procédure pénale, ce qui n'est pas le cas ici.

[Text]

Senator Riley: I have not read it yet, but there is a new working paper issued by the Law Reform Commission on the Federal Court. Do you know if that deals in any way with the admiralty jurisdiction of the court?

Mr. Langlois: I think the thrust of the paper is on the reviewing powers that the Federal Court should have on government agencies and bodies. I must admit that I have just had a very cursory glance at the paper. It is on the supervening and control powers given to the Federal Court as opposed to its fundamental jurisdiction.

Senator Smith (Colchester): I think it came out only in the last few days.

Mr. Langlois: Yes.

The Deputy Chairman: Are there any further questions? The next sections is BI-22.

Mr. Langlois: BI-22(1)(c), at page 33 of the bill. As can be seen from this section, a ship or cargo can be confiscated before judgment on conviction:

(c) a ship and its cargo or a ship or cargo is subject to forfeiture under this Code without a conviction, judgment or order being first obtained, granted or made, and proceedings are instituted in the Admiralty Court for an order of forfeiture in respect thereof,

the Admiralty Court may order that the ship and its cargo or the ship or cargo or any part thereof be forfeited . . .

Et cetera. Normally where property is detained, and as paragraph 2 of this section seems to allow, where property is detained it is normally detained by the court and not by the prosecutor, as seems to be the case here.

Senator Greene: It goes further than that. It does not merely determine.

Mr. Langlois: That is right, sir.

Senator Greene: In other words, if you win a case, you still lose.

Mr. Langlois: That is right.

Senator Smith (Colchester): In what instances are a ship and its cargo or a ship or cargo subject to forfeiture under the code without a conviction, judgment, or order having been first obtained.

Mr. Langlois: One case where it could be would be if a vessel had not been released from a seizure within 30 days.

Senator Smith (Colchester): Can you think of any other example?

Mr. Langlois: No. I stand to be corrected on that, but I believe that is it. That is the one that comes to mind.

In clause BI-22, paragraph (3), the clause allows application to the court for leave to post security when a ship has been seized. But you will see that the minister must consent thereto and also consent as to form and amount. In our humble

[Traduction]

Le sénateur Riley: Je ne l'ai pas encore lu, mais il existe un autre document de travail sur la Cour fédérale publié par la Commission de réforme du droit. Savez-vous s'il a trait au pouvoir juridictionnel du tribunal en matière de droit maritime?

M. Langlois: Je pense que le document porte principalement sur les pouvoirs de contrôle que la Cour fédérale doit avoir sur les organismes du gouvernement. Je dois reconnaître que je l'ai seulement feuilleté. Il porte sur les pouvoirs de contrôle et de surveillance reconnus à la Cour fédérale par opposition à son pouvoir juridictionnel fondamental.

Le sénateur Smith (Colchester): Je pense qu'il vient de paraître ces jours-ci.

M. Langlois: C'est exact.

Le président suppléant: Avez-vous d'autres questions à poser? Nous abordons donc l'article suivant, le BI-22.

M. Langlois: L'article BI-22(1)(c), à la page 33 du projet de loi. Selon cet article, un navire ou sa cargaison peuvent être mis sous séquestre avant qu'un jugement n'ait été obtenu:

c) un navire et sa cargaison ou l'un ou l'autre sont sujets à confiscation en vertu du présent Code sans qu'une déclaration de culpabilité, un jugement ou une ordonnance ait été obtenu, accordé ou rendu au préalable, et que des procédures sont intentées devant la Cour d'Amirauté en vue d'obtenir une ordonnance de confiscation à leur égard,

la Cour d'Amirauté peut ordonner que le navire et sa cargaison ou l'un ou l'autre, ou toute partie de la cargaison soient confisqués

ainsi de suite. En règle générale, quand des biens sont confisqués, et comme le paragraphe 2 de cet article semble le confirmer, les biens sont confiés à la garde du tribunal et non au demandeur, comme il semble que ce soit ici le cas.

Le sénateur Greene: Cela va encore plus loin. La chose n'est même pas établie.

M. Langlois: C'est vrai, monsieur.

Le sénateur Greene: Autrement dit, même gagnant, vous êtes toujours perdant.

M. Langlois: C'est juste.

Le sénateur Smith (Colchester): Dans quels cas, un navire et sa cargaison, ou l'un ou l'autre, sont-ils sujets à confiscation en vertu du présent Code sans qu'une déclaration de culpabilité, un jugement ou une ordonnance n'ait été obtenu.

M. Langlois: Cela pourrait se produire si un navire n'avait pas été libéré dans les 30 jours.

Le sénateur Smith (Colchester): Pouvez-vous nous fournir un autre exemple?

M. Langlois: Je fais peut-être erreur, mais je crois que c'est ainsi. C'est le seul exemple qui me vienne à l'esprit.

Au paragraphe 3 de l'article BI-2, il est prévu que lorsqu'un navire est confisqué, la Cour d'Amirauté peut autoriser le versement d'une garantie. Vous constaterez cependant que le ministre doit accorder son autorisation et que le nantissement

[Text]

submission, this is an unjustified, if not unprecedented, encroachment on the judicial process. It says:

(3) Where a ship and cargo or a ship or cargo has been seized under subsection BI-21(1), the Admiralty Court may, with the consent of the Minister, order redelivery thereof or delivery of the proceeds realized from a sale . . .

Senator Smith (Colchester): Is there any such provision under our present law?

Mr. Langlois: Not to my knowledge. I would venture to add not in any other law. Where the crown has decided to charge or accuse and seize, then it would seem to be a fundamental law of this land that the victim is entitled to the protection of the courts, without the consent of the executive. It would seem that the intervention of the executive at its sole discretion to prevent the courts from protecting rights is a feature of another type of democracy. It does not stop there. Where the court and the minister have consented to the release, the minister may still have a unilateral discretion as to the form and as to the amount of the bond. This is traditionally a matter left to the discretion of the court, after having assessed the rights of the parties that are being argued before it.

Senator Smith (Colchester): Are you aware of any disadvantage that would be of national importance to the government in order to justify this extraordinary power?

Mr. Langlois: I know of none. The point we make, sir, is that it is recommended that the matter of releasing a ship from seizure be left to the court. Where the minister wishes to intervene as to the opportunity of granting a release or as to the form and amount of the bond, he should do so as a party to the judicial process and subject to the rule of *audi alteram partem*.

The Deputy Chairman: Are there any questions?

Mr. Langlois: There is also a problem with the French translation which makes one smile. It is that the word "bond", which describes a form of security and, subclause (3) has been translated by the word "nantissement", which is a chattel mortgage. That is at page 34, line 30 of the French version. The proper translation of "bond", and the only one to my knowledge, is "cautionnement".

The Acting Chairman: All right.

Mr. Langlois: If you go back to section BI-21, paragraph (2) you will see that a ship seized under the terms of section BI-21 is delivered into the custody of a marshal of the Federal Court. However, the security provided for the release is given not to the court, but to the minister. It is recommended that normal judicial process be applied and that the "administration" of the security provided for the release of a ship be left to the court, where contradictory contentions are fairly assessed.

[Traduction]

doit être d'un montant et d'une forme que celui-ci estime satisfaisants. A notre humble avis, il s'agit d'une entorse sans précédent à la procédure judiciaire. Je cite:

(3) Lorsqu'un navire et sa cargaison ou l'un ou l'autre ont été mis sous séquestre en vertu du paragraphe BI-21(1), la Cour d'Amirauté peut, avec le consentement du Ministre, ordonner la remise en possession de ceux-ci ou la remise du produit réalisé sur la vente . . .

Le sénateur Smith (Colchester): Est-ce que la loi actuelle contient une disposition semblable?

M. Langlois: Non, autant que je sache. Et je dirai même qu'il ne s'en trouve dans aucune autre loi. Selon les droits constitutionnels de ce pays, quand la Couronne a décidé de mettre en accusation, de condamner et de confisquer, la victime a droit à la protection des tribunaux, sans qu'il faille au préalable obtenir le consentement du pouvoir exécutif. Il semblerait que l'intervention du pouvoir exécutif, qui agit à sa seule discrétion, dans le but d'empêcher les tribunaux de protéger les droits des citoyens, relève d'un autre type de démocratie. Et ce n'est pas tout. Quand le tribunal et le ministre ont consenti à la remise en possession, le ministre peut encore user unilatéralement de son pouvoir discrétionnaire quant à la forme et au montant du nantissement. Depuis toujours, cette question est laissée à la discrétion du tribunal, qui la règle après avoir évalué les droits des parties au sujet desquels des plaidoyers ont été présentés.

Le sénateur Smith (Colchester): Savez-vous s'il existe un inconvénient qui pourrait être d'importance nationale pour justifier ce pouvoir extraordinaire?

M. Langlois: Je n'en connais aucun. Ce que nous voulons dire, monsieur, c'est qu'il est recommandé que la remise en possession d'un navire qui a été confisqué demeure du ressort du tribunal. Lorsque le ministre souhaite intervenir quant à l'opportunité d'accorder cette remise en possession ou quant à la forme et au montant du nantissement, il doit le faire en tant que partie à un procès et se soumettre à la règle de l'*«audi alteram partem»*.

Le président suppléant: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. Langlois: La traduction française pose aussi un problème qui fait sourire. Le terme «bond» correspond à une forme de garantie. Au paragraphe 3, ce terme a été traduit par «nantissement», ce qui correspond à «chattel mortgage», dans la version française, à la page 34, ligne 30. A ma connaissance, la seule traduction possible du terme «bond» est «cautionnement».

Le président suppléant: Très bien.

M. Langlois: Si nous revenons au paragraphe 2 de l'article BI-21, vous constaterez qu'un navire mis sous séquestre en vertu de l'article BI-21 est placé sous la garde d'un prévôt de la Cour fédérale. Cependant, la garantie versée pour la remise en possession n'est pas versée au tribunal, mais au ministre. Il est recommandé que le tribunal continue à assurer l'administration de la garantie versée pour la remise en possession d'un navire lorsque des affirmations contradictoires sont faites. Il

[Text]

It is further recommended that the circumstances where a ship could be released should be specified along the lines of those found in rule 1006 of the General Rules and Orders of the Federal Court.

In the explanatory notes we give on page 29 of our brief, we have given the cases where the Federal Court provides for the release of the funds or the release of the vessel. Possibly section BI-21 could be redrawn in order to provide cases for release of the vessel exactly in the same circumstances as the rule referred to there, or by reference it could be stated that it should be released in accordance with the rules of the court.

It may be interesting to note that, as we say at page 31 of our brief, so far the Code provides for seizure and forfeiture for the following violations:

Where a ship is detained and not released within 30 days as provided in BI-19(4). It should be noted that any violation to the Code paves the way to detention upon order of a person specified in BI-15.

These clauses on seizure and forfeiture are very important because the mere passage of time of any violation could put them into play.

Another case where a ship can be seized and forfeited is:

Where the national character of a Canadian ship is concealed;

That, of course, is very important, and that is the type of violation which may require a seizure and detention.

Where a foreign ship falsely assumed the character of a Canadian ship;

That is also a very serious offence.

Improper use of a certificate of registration or licence;

To extend it to any violation seems to be rather harsh. The last case on page 33 is:

Where a ship is transferred to a person not qualified to be an owner of a Canadian ship;

The next series of problems concerns section BI-22(5) and BI-24 at page 34 of our brief. Subsection (5) of section 22, at the top of page 35, purports to make sure that civil remedies are not affected by the seizure or forfeiture of a vessel. But when you read in conjunction section BI-22(5) and section BI-24, the result may be totally different. I believe that the normal state of affairs is that innocent third parties should see their rights take precedence even over forfeitures where there *ius in re* precedes the forfeiture and where they are people who acted in *bona fide*. However, section BI-24 imposes a heavy burden on innocent third parties. For example, BI-24(5)(b) says:

[Traduction]

est recommandé en outre que soient définis, de la même manière que dans la règle 1006 des Règles et ordonnances générales de la Cour fédérale, les cas où un navire peut être libéré.

Dans les notes explicatives que nous fournissons à la page 29 de notre mémoire, nous exposons les cas où la Cour fédérale ordonne la remise des fonds ou du navire. L'article BI-21 pourrait être reformulé de façon à ce que les cas où peut intervenir la remise du navire correspondent exactement à ceux qui sont définis dans la règle susmentionnée, ou encore, il pourrait y être précisé que le navire doit être remis conformément aux règles du tribunal.

Il peut être intéressant de souligner que, comme nous le disons à la page 31 de notre mémoire, le Code prévoit la mise sous séquestre et la confiscation dans le cas des infractions suivantes:

Lorsqu'une ordonnance de rétention a été rendue et qu'un avis de congé n'a pas été adressé au navire auquel l'ordonnance s'applique, dans les 30 jours, tel qu'il est prévu au paragraphe 4 de l'article BI-19. Il faut noter que toute infraction au Code peut entraîner la délivrance d'une ordonnance de rétention par une personne définie à l'article BI-15.

Ces articles sur la mise sous séquestre et la confiscation sont très importants parce qu'un simple délai dans le cas de toute infraction peut entraîner leur application.

Un navire peut aussi être mis sous séquestre et confisqué:

Lorsque l'appartenance nationale d'un navire canadien est masquée;

Cet aspect est évidemment très important et c'est précisément ce genre d'infractions qui peut nécessiter une mise sous séquestre et une ordonnance de rétention.

Lorsqu'un navire étranger prétend faussement être un navire canadien;

Cette infraction est aussi très grave.

Lorsqu'un certificat d'enregistrement ou un permis est utilisé à mauvais escient;

Il serait très sévère d'étendre ce traitement à tous les cas d'infraction. Le dernier cas cité à la page 33 est le suivant:

Lorsqu'un navire est transféré à une personne qui n'a pas les qualifications nécessaires pour être considérée comme propriétaire d'un navire canadien;

Les autres problèmes ont trait aux articles BI-22(5) et BI-24. Nous les abordons à la page 34 de notre mémoire. En haut de la page 35, au paragraphe 5 de l'article 22, il est prévu que cet article ne suspend ni n'influence les recours devant les tribunaux civils que l'on peut tenter d'obtenir dans le cas d'une mise sous séquestre ou d'une confiscation de navires. Mais si on rapproche le paragraphe 5 de l'article BI-22 de l'article BI-24, il peut en être tout à fait autrement. Je crois que, dans le cours normal des choses, les droits des tierces parties innocentes doivent primer lorsque leur droit réel s'est exercé avant la confiscation et qu'elles agissaient en toute bonne foi. Pourtant, l'article BI-24 impose un très lourd fardeau aux

[Text]

exercised all reasonable care in respect of the persons permitted to obtain possession and use of the ship to satisfy himself that it was not likely to be used contrary to the provisions of this Code . . .

Our submission is that this is an unfair onus. Moreover, the code does not provide for notice of the intention of forfeiture to be given so as to allow such third parties to assert their rights within the period prescribed in section BI-24(1), i.e., 30 days. In other words, what happens is that if the vessel is seized or forfeited, unless somebody who was asserting his right, perhaps somewhere else in the world or before the federal court somewhere in Canada or before a superior court, unless he knows that the vessel has been seized and has been forfeited, he may have all rights that he claims in that ship lost by the mere passage of 30 days. No obligation is given or imposed on the minister or on the enforcement officers to give any notice to the public at all or even to give notice to the Federal Court of Canada, which may be dealing with the vessel in the proper exercise of its jurisdiction.

Senator van Roggen: This could include a mortgagee of the ship.

Mr. Langlois: Yes, sir, exactly. It is therefore recommended that section BI-24 be amended so as to provide that where seizure and forfeiture occur on a ship which is already subject to arrest in civil proceedings, the minister's right should not be enforced so as to affect *bona fide* civil remedies such as is the intent expressed by section BI-22(5). It is further recommended that section BI-24 provide for public notice of a seizure to be given by the minister in both the *Canada Gazette* and the local newspapers as well as in the Federal Court in order to ensure that innocent third parties are given a chance to assert whatever rights they have.

We would also say that subsection (5) of BI-24 should be deleted, because in practice many of these people who would be asserting rights *in re* are financial institutions with no means of controlling the use to which the ship is being put. This obligation to ensure that all reasonable care be exercised to see that the persons permitted to obtain possession and use of the ship are not likely to use her contrary to the provisions of this code is wishful thinking. How will the bank meet that test? What rules and standards can possibly be imposed on a foreign bank financing a foreign ship abroad, if that ship happens to come to Canada and violates the laws of Canada? What rules and standards will be imposed as to the kinds of examination to which the creditor must subject his debtor before allowing him to mortgage the vessel? You are asking the innocent third parties to become, as I would say in French, La caution morale du propriétaire et la caution morale de l'affrèteur connu, the demised charter. Who will be the owner for the purposes of the law? Our suggestion in this regard, if there is fear that the rights of certain third parties should not be allowed to precede those of the Crown in cases of complicity

[Traduction]

tierces parties innocentes. Par exemple, l'alinéa B du paragraphe 5 de l'article BI-24 prévoit que:

. . . a exercé toute diligence raisonnable pour s'assurer que les personnes autorisées à bénéficier de la possession et de l'usage du navire ne risquaient pas de faire de celui-ci un usage contraire aux dispositions du présent Code . . .

Nous soutenons que ce traitement n'est pas équitable. En outre, le Code ne prévoit pas qu'un avis d'intention de confiscation doive être adressé de façon à permettre à ces tierces parties de faire valoir leurs droits dans le délai prescrit à l'article BI-24(1), c'est-à-dire dans les 30 jours. Autrement dit, si le navire est mis sous séquestre ou confisqué, à moins que quelqu'un ne soit peut-être en train de faire valoir ses droits quelque part dans le monde ou même devant la Cour fédérale au Canada ou devant un tribunal supérieur, à moins qu'il sache que le navire a été mis sous séquestre ou confisqué, il se peut très bien que l'écoulement de ce délai de trente jours suffise à éteindre tous les droits qu'il peut avoir de réclamer la remise du navire. Ni le ministre ni les agents à qui est confiée l'application de cet article ne sont tenus d'informer le grand public ni même la Cour fédérale du Canada, qui peut s'occuper de ce navire dans l'exercice de ses pouvoirs juridictionnels.

Le sénateur van Roggen: Il pourrait aussi s'agir d'un créancier hypothécaire du navire.

M. Langlois: Certainement, monsieur. Nous recommandons donc que l'article BI-24 soit modifié de telle façon que lorsqu'est mis sous séquestre et confisqué un navire déjà sous «arrestation» dans le cadre de poursuites civiles, le ministre ne puisse exercer son droit de façon à influencer les recours que l'on cherche à obtenir en toute bonne foi devant les tribunaux civils, et selon l'intention exprimée à l'article BI-22(5). Nous recommandons également que le paragraphe BI-24 soit modifié de façon que le ministre soit tenu de donner avis public de mise sous séquestre dans la *Gazette* du Canada, dans les journaux locaux et d'aviser la Cour fédérale de façon que les tierces parties innocentes aient la possibilité de faire valoir les droits dont elles peuvent se prévaloir.

Nous croyons qu'il faudrait également abroger l'alinéa BI-24(5) parce qu'en pratique, une grande partie des droits réels seraient revendiqués par des établissements financiers qui ne peuvent exercer aucun contrôle sur l'usage qu'on fait du navire. Cette obligation visant à garantir qu'on exercera toute diligence raisonnable pour s'assurer que les personnes autorisées à bénéficier de la possession et de l'usage du navire ne risqueront pas de faire de celui-ci un usage contraire aux dispositions du présent code constitue un vœu pieux. Comment une banque pourra-t-elle respecter ces exigences? Quelles règles et normes peut-on imposer à une banque étrangère qui finance un navire étranger pour prévoir le cas où ce dernier violerait les lois canadiennes? De la même façon, quelles règles et normes imposera-t-on à propos de l'examen auquel le créancier doit soumettre son débiteur avant de lui accorder une hypothèque sur le navire? On demande ainsi aux tierces parties innocentes de devenir la caution morale du propriétaire et celle de l'affrèteur connu. Qui est propriétaire aux termes de la loi? A cet égard, si l'on craint que les droits de certaines tierces parties ne priment pas sur ceux de la Couronne dans les

[Text]

ty, is simple: Why not let the precedents we have in our criminal law apply without making any extra provision for them in the statute? Obviously, if someone asserts his right and says, "You should not arrest this vessel or forfeit this vessel at the expense of my rights," and the Crown feels that this is a case of complicity, that they may be dealing with an accomplice, then there is already ample law on the subject matter. If a person is not an innocent third party and is not a bona fide claimant, then he cannot assert his *jus in re*. He cannot do that if he is an accomplice.

To impose this standard is harsh, especially when one realizes that 90 per cent of the shipping which occurs in Canada is foreign shipping and that, therefore, these rights in these liens will be attached abroad among people who are not only ignorant of Canadian law but have not even envisaged the possibility of their ships coming to Canada. But they will have to meet moral standards of conduct. What will be the test? What advice will we give to our principals acting on behalf of P&I clubs to defend their third party liability? They will ask us what test they will have to meet. I don't know. It is highly impractical.

Senator Greene: Surely the points you have made in this regard, Mr. Langlois, are particularly heinous and should concern us when we bear in mind again section BII-61, whereby any proceedings can be stayed in any other court on an *ex parte* application to the Admiralty Court. So if there is a court of superior jurisdiction where you could deem that the normal rules of criminal liability would be applied and the normal procedures of quasi-criminal proceedings would be followed, the first thing the Crown could do in order really to nail somebody without giving him the right of trial would be to get a right of prohibition under section VII-61, which apparently can be done on any evidence the court deems sufficient. So long as section BII-61 hangs around, which I think is the old *ex parte* injunction which used to be in play in labour matters, one should not expect too much protection of the individual—not so long as that overhangs all judicial proceedings.

Senator Riley: Mr. Langlois, were similar criticisms or submissions made in respect of Bill C-61 when it was before the Transport Committee in the other place?

Mr. Langlois: The answer to that, sir, is that the parties I represent were definitely not before Parliament with respect to Bill C-61. Indeed, the subject matter of the discussions which took place before Parliament on Bill C-61 zoomed in on the coastal trade provisions which have been dropped in this version of the legislation, Bill C-41.

Senator Smith (Colchester): Just on that point, was the subject matter of the proposed legislation discussed with the associations you represent by the draftsmen?

[Traduction]

cas de complicité, pourquoi ne pas tout simplement appliquer les précédents qui existent dans notre droit pénal sans ajouter de nouvelles dispositions à la loi? Évidemment, si quelqu'un revendique ses droits et vous déclare: «Vous ne devez pas arrêter ce navire ni le confisquer aux dépens de mes droits», et que la Couronne estime qu'il s'agit d'une affaire de complicité, qu'elle a peut-être affaire à un complice, il existe alors suffisamment de lois régissant ces questions. S'il ne s'agit ni d'une tierce partie innocente ni d'un demandeur de bonne foi, cette personne ne peut alors faire valoir ses droits réels. Elle ne le peut si elle est considérée comme complice.

C'est faire montre d'une grande sévérité que d'imposer cette norme, surtout si l'on tient compte du fait que 90 p. 100 du trafic maritime s'exerçant dans les eaux canadiennes met en cause des navires étrangers et que, par conséquent, ces droits et privilèges s'exerceront à l'encontre de personnes se trouvant à l'étranger et qui non seulement ignorent les dispositions du droit canadien mais n'ont même pas envisagé la possibilité qu'un de leurs navires vienne au Canada. Néanmoins elles devront se conformer à des règles de conduite morale. Quel en sera le critère? Quels conseils donnerons-nous à nos agents supérieurs agissant au nom de clubs P&I pour qu'ils établissent leur responsabilité en tant que tierce partie? Ils nous demanderont quels critères ils devront respecter. Je ne sais pas. Ce n'est vraiment pas pratique.

Le sénateur Greene: Il est certain que les points que vous avez essayé de faire ressortir à cet égard, monsieur Langlois, sont particulièrement odieux et devraient nous intéresser lorsque nous songeons à l'article BII-61, aux termes duquel, sur demande *ex parte* de la Cour de l'Amirauté, il peut être ordonné qu'il soit sursis à toute procédure devant tout autre tribunal. Donc s'il y a un tribunal supérieur où vous estimeriez que les règles normales de responsabilité criminelle seraient appliquées et les procédures normales de poursuites quasi criminelles seraient suivies, la première chose que la Couronne pourrait faire afin de saisir quelqu'un sans lui accorder le droit à un procès serait d'obtenir un droit d'interdiction en vertu du paragraphe BII-61, ce qui peut apparemment être fait sur présentation de toute preuve que le tribunal estime suffisante. Tant que l'on conservera l'article BII-61, article qui me semble être l'ancien arrêt de suspension *ex parte* qui était habituellement invoqué dans les questions de travail, il ne faudrait pas s'attendre à beaucoup trop de protection pour la personne, pas tant que cela menacera toutes les poursuites judiciaires.

Le sénateur Riley: Monsieur Langlois, des critiques ou des demandes semblables ont-elles été faites à l'égard du bill C-61 lors de son étude par le Comité des transports des Communes?

M. Langlois: Je répondrai à cela, monsieur, que les parties que je représente n'ont définitivement pas comparu devant le Parlement en ce qui concerne le bill C-61. En effet, le sujet des discussions tenues devant lui au sujet du bill C-61 s'est résumé à l'étude des dispositions relatives au commerce riverain qui ont été supprimées de la présente version du projet de loi C-41.

Le sénateur Smith (Colchester): A ce sujet, le sujet du projet de loi a-t-il été discuté par les rédacteurs avec les associations que vous représentez?

[Text]

Mr. Langlois: No, sir.

Senator Smith (Colchester): Is that true also of Bill C-61?

Mr. Langlois: Yes, sir.

Senator Smith (Colchester): Is that true also of Bill 61?

Mr. Langlois: Yes.

Senator Smith (Colchester): Did you say somewhere in your brief how large a percentage of the shipping which customarily comes to this country is represented by your associations?

Mr. Langlois: The P & I clubs which we represent will cover 70 per cent to 85 per cent of the world tonnage and, I would venture to add, a higher proportion of Canadian-owned vessels, also.

Senator Smith (Colchester): Does that include your other clients?

Mr. Langlois: Yes, it does; for instance, with respect to the St. Lawrence Shipowners Association, I would say close to 99 per cent of those ships are entered with what are known as the U.K. P & I clubs and the Canadian lake fleet is, if not all, practically the whole fleet, entered with these clubs.

In section BI-25 there is a problem. It may not be one, but that is whether subsection (c) contains a repetition of the word "en" at line 39. It may be proper; it may not be. It would be interesting to know if it was purposely drawn in that fashion. It is a small point; it may be properly drafted. That is a query on our part.

The Deputy Chairman: Sections BI-27 and BI-28.

Mr. Langlois: Under sections BI-27 and BI-28, the master of a foreign-registered ship is obliged to report criminal offences created by the acts of Parliament committed on board his ship while navigating in Canadian waters. In the case of the master of a Canadian-registered ship, the obligation is extended to offences committed outside the Canadian waters.

The following questions arise in our mind as to a result of those provisions. Is a master, whether foreign or Canadian, expected to acquaint himself with all the offences created by every Act of Parliament for which an offender may be prosecuted by indictment? He himself becomes subject to indictment under the provisions of the code by the mere fact of not reporting. Secondly, where a master of a Canadian ship has answered abroad for offences committed outside Canadian waters, can these offences be prosecuted also in Canada? If not, then the third question would be: What is the purpose of the notification required in such a case?

Section BI-27 purports to make masters of ships peacekeeping officers, enforcers. My understanding of the law is that normally a duty is cast of reporting criminal offences on those who are trained for this purpose, not to anyone, especially when foreigners are involved. I understand that no one is

[Traduction]

M. Langlois: Non, monsieur.

Le sénateur Smith (Colchester): Est-ce également vrai dans le cas du bill C-61?

M. Langlois: Oui, monsieur.

Le sénateur Smith (Colchester): La situation est-elle pareille dans le cas du bill C-61?

M. Langlois: Oui.

Le sénateur Smith (Colchester): Avez-vous indiqué quelque part dans votre mémoire quel pourcentage du transport maritime vos associations représentent dans ce pays?

M. Langlois: Les clubs protection et indemnité que nous représentons couvriront 70 à 85 p. cent du tonnage mondial, et j'ose ajouter, une proportion encore plus élevée de navires canadiens.

Le sénateur Smith (Colchester): Cela comprend-il vos autres clients?

M. Langlois: Oui; par exemple, en ce qui concerne la St. Lawrence Shipowners Association, je dirais que près de 99 p. cent de ces navires font partie de ce qu'on appelle les clubs protection et indemnité du Royaume-Uni et que les embarcations des eaux intérieures canadiennes font toutes partie de ces clubs

L'article BI-25 pose un problème. Il se peut que ce n'en soit pas un, mais le paragraphe c) contient une répétition du terme «en» à la ligne 39. Elle peut être justifiée, mais aussi ne pas l'être. Il serait intéressant de savoir si c'est une répétition voulue. C'est un détail, il se peut que l'on ait rédigé l'article convenablement. C'est une question que nous voudrions poser.

Le vice-président: Les articles BI-27 et BI-28.

M. Langlois: En vertu des articles BI-27 et BI-28, le capitaine d'un navire immatriculé à l'étranger est obligé de signaler les infractions qui ont été commises aux termes des lois du Parlement à bord de son navire lorsque celui-ci navigue dans les eaux canadiennes. S'il s'agit d'un navire immatriculé au Canada, le capitaine est également obligé de notifier les infractions commises hors des eaux canadiennes.

Ces dispositions nous amènent à nous poser les questions suivantes: est-ce qu'un capitaine, qu'il soit étranger ou canadien, doit connaître toutes les infractions pouvant être commises aux termes de toutes les lois du Parlement pour lesquelles un délinquant peut être poursuivi en justice à la suite d'une mise en accusation? Il est lui-même possible d'être accusé conformément aux dispositions du Code par le simple fait qu'il n'en fait pas rapport. Deuxièmement, lorsqu'un capitaine de navire canadien a répondu à l'étranger d'infractions perpétrées hors des eaux canadiennes, des poursuites peuvent-elles être également intentées au Canada à l'égard de celles-ci. Dans la négative, la troisième question serait la suivante: quel est le but de la notification exigée dans un pareil cas?

L'article BI-27 vise à faire des capitaines de navires des gardiens de la paix, des agents d'application. Si je comprends bien de la loi, on investit du devoir de signaler les infractions criminelles ceux qui sont formés à cette fin et non pas n'importe qui, surtout lorsque des étrangers sont en cause. Je crois

[Text]

supposed to ignore the law, but to go the extent of making them guardians of the law, such as is the case under section BI-27, may be a very unfair burden indeed.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, turning to the definition of Canadian waters, which you said to mean, among other things, the territorial sea of Canada, is that the so-called 12-mile limit, or is that in connection with the extension to 200 miles with reference to certain things?

Mr. Langlois: I believe this would revert to the 12-mile limit.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: If I may interject, the master is only obliged to report criminal offences where the master "has reasonable grounds for believing that an offence created by an Act of Parliament for which an offender may be prosecuted by indictment has been committed on board the ship while it was in Canadian waters . . ."

Would you not think that this would relieve him from the obligation of knowing all the offences that could possibly have been created by Act of Parliament, because the section only applies to him where he has reasonable grounds to believe that such an offence has been committed? That, surely, does not impose upon him the burden to know all offences under all federal acts?

Mr. Langlois: With due respect, I would disagree, because that wording, which is standard wording in criminal and penal law, related to knowledge of fact, not to knowledge of law. So if the duty is imposed on him, in my opinion it must be that the legislators intended that he have the knowledge of the law or, in other words, the possibility of the offence. When they say reason to believe, that relates to whether or not he is sufficiently acquainted with the facts or was a personal witness to the commission, so that he can fairly say that there has been an offence committed.

Mr. du Plessis: But he is the only one who knows that he himself has reasonable grounds to believe that an offence has been committed, so he is the sole judge. He is not obligated in any way to report it unless he has reasonable grounds to believe that there has been an offence.

Mr. Langlois: Then, if it is so subjective as to be construed in that fashion, it becomes an unenforceable section of the law and I would have difficulty, therefore, understanding section BI-34, which casts upon him a very severe penalty, reading as follows:

Any person who fails to make a report as and when required under section BI-27 or BI-28 is guilty of an offence punishable on summary conviction or in proceedings by indictment.

Therefore, I believe that the rules of construction would warrant that section BI-27 be construed in such a way as to be enforceable and not be left to the mere judgment of the person. There are two aspects to section BI-27: One is knowledge of the law; the other is knowledge of the commission of the violation. He is deemed to be knowledgeable of the law but

[Traduction]

savoir que personne n'est sensé ignorer la loi mais en allant jusqu'à faire d'eux des gardiens de la loi, comme c'est le cas avec l'article BI-27, c'est peut-être leur imposer un fardeau injuste.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, pour passer à la définition de l'expression eaux canadiennes qui, d'après vous, signifie, entre autres, la mer territoriale du Canada, s'agit-il de ce que l'on appelle la limite des 12 milles ou, à certains égards ou, de l'extension à 200 milles?

M. Langlois: Je crois qu'il s'agit là de la limite des 12 milles.

M. R. L. du Plessis c.r., juriste et conseiller parlementaire: Si je puis me permettre d'intervenir, le capitaine est seulement obligé de notifier les infractions criminelles lorsqu'il a des motifs sérieux de croire qu'une infraction créée par une loi du Parlement et dont il est possible de poursuivre le coupable par voie d'accusation a été commise à bord du navire alors qu'il se trouvait dans les eaux canadiennes.

Ne croyez-vous pas que cela le déchargerait de l'obligation de connaître toutes les infractions qui ont pu être créées par une loi du Parlement parce que l'article ne s'applique à lui que lorsqu'il a des motifs sérieux de croire qu'une infraction a été commise? Cela ne lui impose certainement pas de connaître toutes les infractions visées par les lois fédérales.

M. Langlois: Je me permettrai respectueusement de dire que je ne suis pas d'accord, parce que le libellé qui est le libellé ordinaire du droit criminel et pénal concerne la connaissance des faits et non la connaissance de la loi. Donc, si le devoir lui est imposé, il faut, à mon avis, que les législateurs aient voulu qu'il connaisse la loi ou, autrement dit, qu'il sache que cette infraction peut être commise. En disant raison de croire, ils parlent de la possibilité de connaître suffisamment les faits ou d'être personnellement témoins de la commission du délit afin de pouvoir justement dire qu'une infraction a été commise.

M. du Plessis: Mais il est le seul à savoir qu'il a lui-même des motifs sérieux de croire qu'une infraction a été commise, si bien qu'il est le seul juge. Il n'est absolument pas obligé de faire rapport à moins qu'il ait des motifs sérieux de croire que l'infraction a été commise.

M. Langlois: Eh bien, si cet article est subjectif au point d'être interprété de cette façon, il devient inapplicable et il m'est, par conséquent, difficile de comprendre l'article BI-34 qui lui inflige une peine très sévère et qui est rédigé comme suit:

Est coupable d'une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité ou selon la procédure de l'acte d'accusation quiconque omet de signaler une infraction au moment et selon les modalités qu'exigent les articles BI-27 ou BI-28.

Par conséquent, je crois que les règles d'interprétation justifieraient que l'article BI-27 soit interprété de façon à être applicable et non à être laissé au simple jugement d'une personne. L'article BI-27 comporte deux aspects: l'un est la connaissance de la loi; l'autre, la connaissance de la commission du délit. Il est sensé connaître la loi mais on lui accorde le

[Text]

then is given the benefit of the doubt to the extent that he has been a witness to or sufficiently informed of the commission. For instance, where the Criminal Code gives arresting powers either to a citizen or a peacekeeping officer the same words are used and there we are not talking about the law, but knowledge of the facts.

Senator Smith (Colchester): And I believe it is open to any recognized means, including what the facts are, altogether aside from the belief of the individual, or what he alleges his belief to be.

Mr. Langlois: Exactly; I would agree with that.

Senator Smith (Colchester): Much more frequently this is happening in cases of an officer purporting to require a test under the provisions of the Criminal Code relating to requiring a breathalyzer test. In such case the officer must have reasonable and probable grounds to believe that there is an offence and it is open to any fact which bears on that belief.

Mr. Langlois: Yes, that is right.

Mr. du Plessis: In other words, you believe that there is an implied duty on the master to know when there are reasonable grounds?

Mr. Langlois: That is right, but I know of no provision of the Criminal Code which will make a constable subject to indictment of himself if he did not impose the breathalyzer test to a driver he intercepts on the road and for valid reasons.

Section BI-29 provides for a rather odd procedure, again, always remembering that we are in the criminal and penal section of our law.

The clause reads as follows:

BI-29.(1) The master or owner of a ship may be charged with an offence under this Code as master or owner of the ship if the ship is adequately identified, and no such charge is invalid by reason only that it does not name the master or owner of the ship.

So it dispenses with the obligation to identify the master or owner of a ship where a charge is laid. Where the master or owner is not named in the charge, who will be subject to imprisonment should the master or owner who in fact appears in the proceedings be not the master or owner at the time of the violation, the act does not say.

In subclause (2) to clause BI-29, which covers the liability of directors, officers, or agents of the corporation, this clause poses the following difficulty. You will note that it uses the word "acquiesced". It says:

(2) Where a corporation that is the owner of a ship commits an offence under this Code as the owner of such ship, any officer, director or agent of the corporation who directed, authorized, assented to, acquiesced in or participated in the commission of the offence is a party to and guilty of the offence and is liable on conviction . . .

[Traduction]

bénéficie du doute pour ce qui est d'être témoin de la commission du délit ou d'être suffisamment informé de celle-ci. Par exemple, lorsque le Code criminel donne des pouvoirs d'arrestation à un citoyen ou à un agent de la paix, les mêmes mots sont utilisés et il ne s'agit alors pas de la loi mais de la connaissance des faits.

Le sénateur Smith (Colchester): Et je crois que cela comprend tous les moyens reconnus, y compris l'établissement des faits, sans tenir compte de ce que l'intéressé peut croire ou professer croire.

M. Langlois: Exactement; j'en conviens absolument.

Le sénateur Smith (Colchester): C'est plus souvent le cas lorsqu'un officier tient à faire subir l'épreuve de l'ivressomètre conformément aux dispositions pertinentes du Code criminel. Avant de ce faire, l'officier doit avoir des motifs raisonnables et suffisants qu'un délit a été commis et il doit y avoir des faits à l'appui.

M. Langlois: Oui, c'est exact.

M. du Plessis: En d'autres termes, vous croyez qu'il appartient, peut-être implicitement, au capitaine de déterminer si les motifs sont raisonnables?

M. Langlois: C'est exact, mais autant que je sache, le Code criminel ne contient aucune disposition exigeant d'un agent de la paix qu'il s'incrimine lui-même, s'il ne fait pas subir l'épreuve de l'ivressomètre à un automobiliste qu'il intercepte sur les routes et ce, pour des raisons valables.

L'article BI-29 prévoit des formalités assez particulières, surtout si nous tenons compte du fait qu'il s'agit de la partie criminelle et pénale de la loi.

L'article en question est ainsi libellé:

BI-29. (1) Le capitaine ou le propriétaire d'un navire peut être inculqué d'une infraction au présent Code en sa qualité de capitaine ou de propriétaire du navire si l'identité du navire est suffisamment établie et une telle inculpation reste valable même si elle ne désigne pas nommément le capitaine ou le propriétaire du navire.

Donc, il n'est pas nécessaire d'identifier le capitaine ou le propriétaire du navire lorsqu'une plainte est déposée. Si ni le nom du capitaine ni le nom du propriétaire ne figure sur la plainte, qui sera passible d'emprisonnement si le capitaine ou le propriétaire qui se présente devant les tribunaux n'était pas en fait capitaine ou propriétaire du navire lorsque le délit a été commis? Il n'y a rien à cet égard dans la loi.

L'alinéa (2) de l'article BI-29 qui porte sur la responsabilité des membres de la direction, des administrateurs ou agents de la corporation, présente le problème suivant. Vous remarquerez qu'on utilise le terme «autorisé». L'alinéa est ainsi libellé:

(2) Lorsqu'une corporation propriétaire d'un navire commet en cette qualité une infraction tombant sous le coup du présent Code, tout membre de la direction, administrateur ou agent de la corporation qui a ordonné, accepté ou autorisé la commission de l'infraction, ou qui y a consenti ou participé, est complice et coupable de l'infraction et il est passible, sur déclaration de culpabilité, de la peine prévue pour l'infraction commise que la

[Text]

What will constitute acquiescence? Another very important problem is, does the term "agent" cover steamship agents? These are companies that traditionally represent shipowners for purposes of documentation, sometimes for collecting cargoes, arranging for berths, arranging for loading of cargoes, etc. Does the word "agent" that is being used include steamship agents? The act does not define the word "agent".

Senator Smith (Colchester): Why would it not include steamship agents?

Mr. Langlois: Well, if it does, these agents are not normally involved in the operation of the ship itself. They are agents, but they are merely agents that perform very local functions.

Senator Greene: Does clause BI-29 answer Senator Smith's earlier question as to whether the doctrine of *mens rea* would still apply in quasi-criminal procedures under this act? Surely nothing could deny the doctrine of *mens rea* more than that clause purports to do.

Mr. Langlois: There could be practically an automatic violation. The acquiescence, certainly.

In BI-36 (1)(b), a word has been omitted in the French version at the top of page 42. The English word "shall" was not rendered in the French version, and therefore, at line 2, between the words "article" and "fixer" there should be the word "doit".

Clause BI-39. An accused may be convicted upon the sworn statement of a witness taken before charges are laid and without benefit of cross-examination, where the witness can no longer be found in Canada at the time of the trial.

Section BI-39 seems to us to be a serious encroachment on the Canada Evidence Act, among other statutes, in so far as it abrogates the fundamental right to cross-examination of a witness. Experience has proven that written statements are not reliable and that verbal testimony tested by cross-examination permits the truth to be obtained. In this case it is true that the written statement, which can be a sworn statement, can be opposed if it was taken in the presence of the master, but does he have the right to cross-examine or intervene in the actual fabrication, if I may use that expression, though not in a detrimental way, of the statement, to make sure it is full and complete? Does he have the right of cross-examination? Even if he is given that right how effectual is the right if he does not know at the time the statement is being taken for what purpose it is going to be used? He is not an accused. He does not know if he will be. He may not be accompanied by a lawyer. On most cases we are dealing with foreign masters who are not too fluent in the language that may be used, which may be either English or French. Yet, the ship may leave, and the witness may be used later on by the crown as a damning witness, or a witness for the prosecution. Everybody has left, the charge is laid, the master is arrested, and the allegation is, "The witness

[Traduction]

corporation ait ou non été poursuivie ou déclarée coupable relativement à cette infraction.

Comment doit-on interpréter cette autorisation? Il serait également très important de déterminer si le terme «agent» comprend les agents de navigation? Certaines sociétés représentent des propriétaires de navires en ce qui concerne la documentation et parfois pour obtenir des cargaisons, prendre les dispositions nécessaires pour l'amarrage, le débarquement, etc. Alors ce mot «agent» comprend-il les agents de navigation? La loi ne définit pas ce terme.

Le sénateur Smith (Colchester): Pourquoi la définition n'inclurait-elle pas les agents de navigation?

M. Langlois: Eh bien, ils sont peut-être inclus, mais ils n'ont habituellement rien à voir avec le fonctionnement du navire même. Ils sont effectivement des agents, mais ils n'assument que des fonctions d'une nature locale.

Le sénateur Greene: L'article BI-29 répond-t-il à la question qu'a soulevée plus tôt le sénateur Smith quant à savoir si la théorie de l'*intention criminelle* s'applique toujours aux formalités quasi criminelles en vertu de cette loi? Et si quelque chose contredit cette théorie, c'est bien cet article.

M. Langlois: Il pourrait presque y avoir violation automatique; sûrement dans le cas de l'autorisation.

Un mot a été omis de la version française du sous alinéa BI-36(1) et (b) au haut de la page 42. Le mot anglais «shall» n'a pas été inclus dans la version française et par conséquent, on devrait trouver «doit» à la ligne 2 entre les mots «article» et «fixer».

Selon l'article BI-39, tout prévenu peut être reconnu coupable du délit dont il est accusé sur la foi de la déposition authentifiée d'un témoin introuvable au Canada au moment du procès à condition, que cette déposition ait été faite avant que le prévenu soit inculpé ou interrogé contradictoirement.

D'après nous, l'article BI-39 constitue un empiètement sur la Loi sur la preuve au Canada, entre autres, du fait qu'il prive le témoin du droit fondamental à l'interrogation contradictoire. La pratique prouve que les déclarations signées ne sont pas toujours sans reproche, tandis qu'un témoignage de vive voix suivi d'une interrogation contradictoire permet d'établir la vérité. Dans le cas dont il est question ici, il est vrai qu'une déclaration écrite ou encore une déposition authentifiée, peut constituer une preuve valable si elle a été rédigée en présence du capitaine, mais ce dernier a-t-il le droit de procéder à une interrogation contradictoire ou même d'intervenir dans le processus de fabrication, si vous me permettez cette expression que j'utilise sans connotation négative, de la déclaration afin de s'assurer qu'elle est bien complète? A-t-il le droit de procéder à une interrogation contradictoire? Et même si on lui accorde ce droit, quelle en est la valeur s'il ne sait pas à quelle fin le document est destiné? Il n'est pas accusé. Il ne sait pas s'il le sera. Il n'est peut-être pas conseillé par un avocat. Nous avons surtout affaire à des capitaines étrangers qui ne parlent pas couramment la langue utilisée, que ce soit l'anglais ou le français. Cependant, le navire peut prendre le large et ultérieurement le témoin peut servir à la Couronne de preuve confon-

[Text]

can no longer be found, this statement was taken in your presence, sir, and we are going to use it against you."

We believe that these provisions should be deleted, or at least replaced with provisions which will guarantee the accused a fair trial where a full defence can be made. Our understanding of the law is that a fair trial means one in which you are entitled to cross-examination of witnesses, and where you do not have to testify in your own defence.

Senator Smith (Colchester): I am a little intrigued by these words at the end of BI-39:

... except that where the proceedings are by indictment or are summary conviction proceedings ...

That would seem to indicate that this act includes proceedings which are by indictment or summary conviction, simply because it goes on at the very end to say, "Unless it was made in the presence of the accused." This clearly purports to deal with the Criminal Code, or the Evidence Act, or both.

Mr. Langlois: I believe that subclause (2) merely refers to proof of the deposition. In other words, it refers to proof that it was taken in the form provided by the statute. That subclause does not deal with admissibility, it deals with the proof of whether or not it was in fact taken under oath and in the presence of the master.

Senator Smith (Colchester): Yes, but I am talking about the last four lines under BI-39(1).

Mr. Langlois:

... except that where the proceedings are by indictment or are summary conviction proceedings, such a deposition is not admissible unless it was made in the presence of the accused.

Senator Smith (Colchester): Obviously this could only relate to proceedings under the Criminal Code or by summary conviction, because that is the only way, in some of the provinces of Canada, at least, that such proceedings can be taken.

Mr. Langlois: You realize, sir, that where it is taken in the presence of the accused it no longer matters whether it is by indictment or by summary conviction. Then it is admissible.

Senator Smith (Colchester): I understand that very well. I was rather thinking that these words reinforced your argument. They point out clearly that it does purport to deal with criminal law and the Evidence Act.

Mr. Langlois: Yes, it does.

Senator Greene: It surely announces as loudly and clearly as can be that "even though we don't have enough evidence to convict you under the normal criminal law, we will create a crime of which we can convict you more easily."

[Traduction]

dante ou de témoin à charge. Tout le monde est parti, la plainte déposée, le capitaine arrêté et on prétend que: «Le témoin est introuvable, sa déclaration a été faite en votre présence, Monsieur, et nous allons l'utiliser contre vous.»

Nous sommes d'avis que cette disposition devrait être rayée de la loi ou du moins, remplacée par d'autres qui garantiraient à l'accusé un procès juste et une vraie défense. Selon notre interprétation de la loi, un procès équitable suppose le droit de procéder à l'interrogation contradictoire des témoins et un procès où l'accusé n'est pas obligé d'assumer sa propre défense.

Le sénateur Smith (Colchester): Ces quelques mots que l'on trouve à la fin de l'article BI-39 m'intriguent quelque peu:

«... lorsqu'il s'agit de procédures par voie d'acte d'accusation ou de procédures de déclaration sommaire de culpabilité...»

Ceci semble donc signifier que la loi comprend les procédures par voie d'acte d'accusation et les procédures de déclaration sommaire de culpabilité, tout simplement parce qu'on y déclare ensuite: «... que si elle a été faite en présence du prévenu.» Cela montre l'intention précise d'empiéter sur le Code criminel ou la Loi sur la preuve au Canada ou encore, sur les deux.

M. Langlois: Je crois que l'alinéa (2) ne porte que sur l'authentification de la déposition. En d'autres termes, il s'agit de prouver qu'elle a été rédigée de la manière prescrite par la loi. Cet alinéa ne porte pas sur l'admissibilité, mais plutôt sur l'authentification de la déposition: à savoir si elle a été rédigée sous serment et en présence du capitaine.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui, mais je veux parler des quatre dernières lignes de l'alinéa BI-39(1).

M. Langlois:

«... toutefois, lorsqu'il s'agit de procédures par voie d'acte d'accusation ou de procédures de déclaration sommaire de culpabilité, une telle déposition n'est recevable que si elle a été faite en présence du prévenu.»

Le sénateur Smith (Colchester): Il ne fait donc aucun doute que cela a trait à des procédures décrites dans le Code criminel ou encore, à des procédures de déclaration sommaire de culpabilité, parce que c'est le seul moyen, dans certaines provinces du Canada au moins, d'intenter de telles procédures.

M. Langlois: Vous vous rendez compte, monsieur, que lorsqu'une telle déposition est faite en présence du prévenu, cela ne fait plus aucune différence qu'il s'agisse de procédures par voie d'acte d'accusation ou de procédures de déclaration sommaire de culpabilité. La preuve devient donc recevable.

Le sénateur Smith (Colchester): Je comprends très bien cela. Je pensais que ces mots appuyaient votre thèse. Ils indiquent clairement qu'ils ont trait au droit criminel et à la Loi sur la preuve au Canada.

M. Langlois: Oui, en effet.

Le sénateur Greene: En fait, ils proclament clairement que: «Même si nous n'avons pas suffisamment de preuves pour vous inculper en vertu du droit criminel normal, nous allons créer

[Text]

Senator Riley: Mr. Langlois, if you were defending an accused under this clause, would you not endeavour to have the sections of the Criminal Code regarding a statutory warning invoked?

Mr. Langlois: I would never agree to defend an accused under those clauses, since I am not a specialist in criminal law. I would prefer to have a criminal lawyer answer your question, since I am not familiar enough with criminal procedures to give you very much assistance.

Senator Smith (Colchester): You are referring to whether the statement is voluntary, or not?

Senator Riley: Yes, and whether it can be used in a court of law.

Senator Greene: It cannot be used in a court of law, but it can be used in this kangaroo court that we are creating here.

Mr. Langlois: There is no requirement that a form of warning be given, or any form of caution, but I am not familiar with the criminal law, and I prefer not to venture on that ground.

We next comment on book II, and immediately go to clauses BII-21 and following, relating to registry.

It is not our intention to go over the ground which was covered by the Bankers' Association this morning, but merely to point out a problem which they did not cover, and which also relates to time lag. You will find that in clauses BII-21 to BII-34, what I would call quasi judicial powers are given to the registrar to refuse the recording of a document where he believes that there is a conflict with the existing documents. Now whether or not you file your title document with a deputy registrar, be it in St. John's, Newfoundland, or Victoria, and whether or not you obtain a stamped time on it by the deputy registrar, you will never be sure that your document does attach the ship so long as the registrar himself will not have exercised the duty imposed or granted to him by the law to record it and decide whether or not there are conflicting claims, or some other reason to prevent the recording of the document. Since the exercise of this duty requires actual inspection of the documents, I do not know of any computer or communications system that exists today which will allow examination at a distance of the document to ensure that it is in all points and in all aspects not in conflict with something already recorded on the register. It may be argued that pursuant to section BII-23 the powers of the registrar to refuse recording because there is a conflict that could be delegated to the deputy registrar. It says:

BII-23. The Registrar may, in order to carry out his duties, delegate to one or more of the deputy registrars appointed in accordance with subsection BII-21(2) any duties for which he is responsible under this Code.

[Traduction]

un délit pour lequel nous pourrions vous inculper un peu plus facilement».

Le sénateur Riley: Monsieur Langlois, si vous défendiez un prévenu en vertu de cet article, est-ce que vous n'essayeriez pas d'invoquer les dispositions du Code criminel qui ont trait aux avis statutaires?

M. Langlois: Je n'accepterais jamais de me servir de ces articles pour défendre un prévenu, puisque je ne suis pas expert en matière de droit criminel. Je préférerais qu'un avocat dans ce domaine réponde à votre question puisque je ne suis pas assez familier avec les procédures criminelles pour vous être utile.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous voulez dire s'il s'agit d'une déclaration volontaire ou non?

Le sénateur Riley: Oui, et si on peut ou non l'utiliser devant les tribunaux.

Le sénateur Greene: Une telle déclaration ne peut être utilisée devant les tribunaux, mais elle peut l'être devant un tribunal irrégulier tel que celui que nous sommes en voie de créer ici.

M. Langlois: Il n'est exigé nulle part qu'un avis soit donné, mais je ne suis pas familier avec le droit criminel et je préfère ne pas m'aventurer là-dedans.

Nous passons maintenant au livre II et aux articles BII-21 et les suivants qui ont trait au bureau d'enregistrement.

Nous n'avons pas l'intention de répéter tout ce qu'a dit l'Association des banquiers ce matin, mais simplement de signaler un problème qu'ils n'ont pas relevé et qui est celui du décalage de temps. Vous remarquerez que les articles BII-21 à BII-34 délèguent des pouvoirs quasi judiciaires au conservateur pour lui permettre de refuser d'enregistrer des documents s'il croit qu'ils sont en conflit avec des documents déjà déposés. Si vous déposez votre titre de propriété auprès d'un sous-conservateur, que ce soit à Saint-Jean (Terre-Neuve) ou à Victoria, et si le sous-conservateur y appose un timbre indiquant la date de réception, vous ne serez pas sûr de la validité de votre droit sur le navire, tant que le conservateur n'aura pas lui-même exercé les fonctions que lui impose ou que lui confère la loi pour enregistrer le document et pour décider s'il n'y a pas un conflit de réclamations ou quelque autre motif qui empêche l'enregistrement du document. Étant donné que l'exercice de ces fonctions comporte l'étude des documents, il n'y a, à ma connaissance, aucun système d'ordinateur ou de communication existant actuellement qui lui permette d'examiner le document à distance afin de s'assurer qu'il n'existe aucune forme de conflit avec un autre document déjà enregistré. On peut répondre à cela qu'en vertu de l'article BII-23, le conservateur peut déléguer à un sous-conservateur le pouvoir de refuser l'enregistrement en cas de conflit. Cet article est ainsi libellé:

BII-23. Le conservateur peut, pour s'acquitter de ses fonctions, déléguer à un ou plusieurs sous-conservateurs nommés en conformité du paragraphe BII-21(2) toutes fonctions dont le charge le présent Code.

[Text]

However, I believe this contention to create two difficulties. Is the power given to the registrar a duty in a legal sense which can be delegated pursuant to that section? I believe it is not. There is a difference between a power and a duty. The legal maxim of *delegatus non potest delegare* receives very strict interpretation indeed where the subject matter of delegation is a power, a quasi-judicial power at that, as opposed to a mere ministerial act or administrative duty. So I believe section 23 of Book II would not allow the delegation to the deputy registrar of the quasi-judicial powers which are given to the registrar under section BII-32 to refuse recording of a document because in his view he feels there is a conflict.

Secondly, as I said earlier, the power is one which cannot be exercised by delegation, even if it could be done legally. Because it requires comparative analysis of documents, so that when a document is submitted locally to the deputy registrar who has a right to decide whether or not it can be recorded, he would in turn have to be able to have access to all the documents that are presently on record in Ottawa or elsewhere to decide whether or not the document does conflict with other documents that have been filed or recorded or registered as creating a right attaching the ship. So I think the problem is absolutely insurmountable. I was listening this morning to the discussion about centralized computer systems, and I believe that we are creating a chapel. At present the system may seem archaic and it may seem old—it definitely is old—but those two features in themselves are not sufficient reason to throw it away. It is true that the registries are in various ports in Canada. It is true that one who wishes to know what the state of a registry is may have to find the port, but anybody who works in the Maritime environment knows that a ship is described in two ways, name and port of registry. That is so true that international law requires that vessels bear their names in large print on the bow and they bear their port of registry on the stern. So if anybody wants to know what is the port of registry of any ship in the world he merely has to look up at its stern. If the ship is not there you have Lloyd's registry of shipping, and the Canadian government publishes yearly and has available in Ottawa also records that can give the port of registry of any Canadian ship at a moment's notice. The advantage there is that especially for Canadian small boat operators or small ship operators like the ones we represent in l'Association des Propriétaires de Navires du Saint-Laurent Inc. is that the local operator who operates constantly between Quebec city and la Côte Nord, everything that deals with his ship, his registry and where the mortgages are registered and everything that attaches to it is right there at his fingertips and the financing he is apt to do et cetera he will obviously do with local institutions and with local counsel and they have everything at their disposal at the port of operation, at the head office at the home port of the ship to deal satisfactorily with the situation. Now you have heard this morning that in order to make the system work you need an on-line computer system nation-wide. If we want an example of what an on-line computer system nation wide is it is the Air Canada ticket reservation system. And no matter how effectual or ineffectual it may be, the cost of supporting an on-line 24 hours a day—or

[Traduction]

Cependant, cette disposition crée deux difficultés. Le pouvoir conféré au conservateur est-il une fonction au sens juridique, laquelle pourrait être déléguée conformément à cet article? Je ne le pense pas. Il y a une différence entre un pouvoir et une fonction. Le principe juridique *delegatus non potest delegare* reçoit une interprétation très stricte lorsque l'objet de la délégation est un pouvoir, en l'occurrence un pouvoir quasi judiciaire, par opposition à un simple acte ministériel ou à une fonction administrative. Je pense donc que l'article 23 du Livre II n'autoriserait pas la délégation à un sous-conservateur des pouvoirs quasi-judiciaires qui sont conférés au conservateur par l'article BII-32 pour refuser l'enregistrement d'un document lorsqu'il estime qu'il existe un conflit.

Deuxièmement, comme je l'ai dit précédemment, il s'agit d'un pouvoir qui ne peut être exercé par délégation, même si cela a été prévu par la loi. En effet l'exercice de ce pouvoir requiert une étude comparative des documents, si bien que lorsqu'un document est déposé auprès d'un sous-conservateur qui a le droit de décider si ce document doit être enregistré ou non, celui-ci devrait être en mesure de consulter tous les documents qui sont actuellement enregistrés à Ottawa ou ailleurs, pour décider si le nouveau document n'entre pas en conflit avec d'autres documents déjà déposés ou enregistrés et qui créent un droit sur le même navire. Je pense donc que le problème est absolument insurmontable. J'ai assisté ce matin à la discussion concernant les systèmes centralisés d'ordinateurs, et je pense que nous sommes en train de constituer un groupe particulier. Actuellement, le système peut sembler archaïque et il est sans doute vétuste, mais ces deux caractères ne sont pas suffisants en eux-mêmes pour entraîner son abandon. Il est vrai que les bureaux d'enregistrement sont situés dans divers ports au Canada. Il est vrai que la personne qui désire s'adresser à un bureau d'enregistrement doit d'abord trouver le port du navire, mais tous ceux qui travaillent dans le milieu maritime savent qu'un navire est décrit de deux façons, à savoir par son nom et par son port d'enregistrement. C'est tellement vrai que le droit international exige que les navires portent leur nom en grosses lettres sur la proue et qu'ils portent le nom de leur port d'enregistrement sur la poupe. Donc, si quelqu'un veut connaître le port d'enregistrement d'un navire quelconque, il regarde simplement le nom inscrit sur la poupe du navire. Dans le cas où l'on ne peut pas voir le navire, on peut consulter le registre de la Lloyd, et de plus, le gouvernement canadien publie chaque année des documents qui donnent instantanément le port d'enregistrement de tous les navires canadiens. L'avantage, particulièrement pour les armateurs de petits navires canadiens comme ceux que nous représentons à l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc., c'est que l'armateur local qui travaille constamment entre Québec et la Côte Nord peut trouver sur place tout ce qui concerne son navire, son enregistrement, les données concernant les hypothèques et tout ce qui s'y rapporte; on a également des informations concernant ses possibilités de financement, etc.; il travaille naturellement avec les organismes locaux, avec un avocat local, et tous ont les renseignements à leur disposition sur les lieux d'activité, près du siège social, au port d'attache du navire, et peuvent donc travailler de façon satisfaisante. On nous a dit ce matin que pour que le système

[Text]

practically 24 hours a day because of the time zones in Canada—system can only be justified if the number of transactions carried out will keep the system working. Computers and computer communications are only valid to the extent that because of the number of transactions they can no longer be done manually. I think that any lawyer who practises admiralty law these days will tell you that the number of transactions that are being conducted on ships are very, very few indeed. What you would have is a nation-wide computer system that would be put to use perhaps on a 10 per cent usage basis. You can imagine the cost. You can imagine the chapel that is being created. This may be a way of doing away with unemployment, but it seems totally unwarranted in the circumstances. The only way a centralized registry can work is if I, sitting in my office in Quebec city for my client, can have access at any given moment not only to what is available at the central registry, by obtaining cathode ray tube displays of documents and immediate print outs, but also status reports of every registry in Canada to make sure that there are no documents in the process of being registered against my ship that I am trying to mortgage or pledge for some commercial or financial purpose.

Senator Smith (Colchester): I wonder, Mr. Chairman, if the witness could tell us what advantages he can envisage for owners from the provision of a central registry.

Mr. Langlois: None whatever, and I say this as representative of a ship owning organization. The only purpose is for statistics. It may be useful for statistical purposes for Ottawa to have a grasp on everything but they do that in any case now. But it is of no advantage to the owner.

Senator Smith (Colchester): Does your experience in practice enable you to become familiar with the things that are convenient and inconvenient to lenders of money and financial institutions who invest in ships?

Mr. Langlois: Yes, I do ship financing personally as a lawyer.

Senator Smith (Colchester): What advantages do you see to mortgages or lenders or others involved in financial transactions?

Mr. Langlois: I see no disadvantage whatever except in the rare occurrence where you will be dealing with a fleet—where you have one of these very complex financial transactions where you have to attach many ships of a fleet and where it will happen that the ships have different ports of registry in Canada. That is very easily overcome, because the shipowners traditionally will transfer the port of registry of their ships so that they have them all in one place and as close to the home office as possible.

Senator Smith (Colchester): I may have asked my question wrongly. Although I appreciate your reply, because it is very

[Traduction]

fonctionne bien, il fallait un système connecté d'ordinateurs répartis dans tout le pays. Nous en avons un exemple avec le système des réservations d'Air Canada. Indépendamment de l'efficacité de ce système, les coûts de l'exploitation 24 sur 24—ou presque, étant donné les fuseaux horaires au Canada—ne pourront se justifier que si le nombre des transactions entreprises permet le fonctionnement du système. On ne peut valablement recourir à l'ordinateur que si le nombre des transactions empêchent que celles-ci soient traitées manuellement. Je pense que tous les avocats spécialisés en droit maritime pourraient vous dire que le nombre des transactions sur les navires est extrêmement réduit. Un système d'ordinateurs à l'échelle de la nation ne pourrait être utilisé qu'à 10 p. 100 de ses possibilités. Vous pouvez imaginer les coûts des opérations. C'est peut-être une façon de résorber le chômage, mais elle n'est nullement justifiée dans les circonstances actuelles. Le seul système valable serait celui qui me permettrait, depuis mon bureau de Québec, d'avoir accès à tout moment non seulement aux documents du bureau d'enregistrement central concernant un navire donné, que je pourrais lire sur un écran cathodique et qui pourrait en être immédiatement imprimés, mais également aux dossiers de tous les bureaux d'enregistrement du Canada afin de m'assurer qu'aucun d'entre eux n'est sur le point d'enregistrer un document concernant le navire que je suis entrain d'hypothéquer ou de mettre en gage à des fins commerciales ou financières.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, le témoin pourrait-il nous dire quels avantages présenterait un bureau d'enregistrement central pour les propriétaires.

M. Langlois: Absolument aucun, et je dis cela en tant que représentant d'un organisme qui possède des navires. Le seul avantage est au niveau des statistiques. Il peut être utile que les fonctionnaires d'Ottawa disposent de tous les renseignements à des fins statistiques, mais c'est déjà ce qui se passe actuellement. Pour les propriétaires, il n'y a aucun avantage.

Le sénateur Smith (Colchester): Votre expérience vous a-t-elle familiarisé avec les éléments dont tiennent compte les prêteurs d'argent et les institutions financières qui investissent dans des navires?

M. Langlois: Oui, en tant qu'avocat, je m'occupe personnellement d'opérations de financement de navires.

Le sénateur Smith (Colchester): Quels avantages présente le système pour les créanciers hypothécaires, les prêteurs ou les autres personnes impliquées dans des transactions financières?

M. Langlois: Je ne vois aucun inconvénient, sauf dans les rares cas où l'opération portera sur une flotte de navires; dans ce cas, on trouve des transactions financières très complexes où l'on est obligé de considérer globalement plusieurs navires d'une flotte et où il arrive que les navires soient enregistrés dans différents ports canadiens. Cet inconvénient est très facilement surmonté, car les propriétaires de navires ont l'habitude de demander un transfert de port d'enregistrement pour leurs navires, de façon qu'ils soient tous enregistrés au même endroit, le plus près possible du siège social.

Le sénateur Smith (Colchester): J'ai peut-être mal posé ma question. Malgré tout, votre réponse m'intéresse, car c'est un

[Text]

important information, what I meant to ask was whether you envisage any advantages of central registry to the people who finance ships or lend money.

Mr. Langlois: None at all, because the only interest they have is to make sure the vessel is properly attached and that all the information on the status of the ship at the time the transaction is closed can be readily available. The registry is in one place, and for that matter close to where the action is, close to the home office, and they have only one place to look at, whereas, as was described by counsel for the Canadian Bankers' Association, the system that is presently proposed will require having one set of eyes looking towards Ottawa and six other sets of eyes looking at each of the six deputy registrars' offices. That is the only way. I don't know how it can be worked any other way. If a financial institution wishes to mortgage the *Fort Prevel* in Quebec City it has one place to go, and that is the Port of Quebec, and that is painted on the stern of the ship as being its port of registry; that is the only place where liens can attach.

Senator van Roggen: I was particularly appalled when I first heard of this central registry a year or two ago. I come from Vancouver, where we probably have 50,000 small ships owned by fishermen, pleasure craft and others, where it will be equally effective. You have referred in your remarks to date only to what you might consider large ships—

Mr. Langlois: That is right.

Senator van Roggen: . . . deep sea vessels and lake vessels. When you go to mortgage or transfer them a sufficient amount of money is involved that the smaller additional legal fees that you will be put to in trying to cope with this new system will probably get swallowed in a transaction of that size, and you have an agent in Ottawa do the job for you by telephone and back to you in Quebec City. To go through that exercise for a 30-foot fishing boat or a small pleasure craft, which you simply want to put a mortgage against or discharge a mortgage for, or purchase, or sell—which is going on all day long, every day—will be ghastly. I just wondered if you could develop this so far as the small boat owner in Canada is concerned.

Mr. Langlois: I think it is obvious that it will be a pain to them to have to go through this.

Senator van Roggen: Many of them do it now without using lawyers. They will end up using lawyers, which will be great for our profession, I suppose.

Senator Greene: Whether what they envisage is with any degree of judgment or not is for the committee to decide after having heard evidence. It is something like the transition from the registry office system of land tenure to the land title system of land title. With land titles you can go in with the last document, the registrar stamps it and you know you have got clear title to your property.

[Traduction]

renseignement très important; je voulais savoir si vous voyez un avantage quelconque au système d'enregistrement central pour les personnes qui financent des navires ou qui prêtent l'argent.

M. Langlois: Je ne vois aucun avantage, car leur seul intérêt est de s'assurer que le navire est correctement enregistré et qu'ils peuvent se procurer tous les renseignements sur l'état du navire au moment de la transaction. Le bureau d'enregistrement est à un endroit précis, à proximité de l'endroit où se déroule l'action, à proximité du siège social, et il suffit de s'adresser à cet endroit-là, tandis que dans le système proposé, tel qu'il a été décrit par le représentant de l'Association des banquiers canadiens, on sera obligé de s'adresser simultanément à Ottawa et aux six autres bureaux des sous-conservateurs. Ce sera la seule façon de procéder. Je ne vois pas comment on pourrait faire autrement. Si une situation financière souhaite hypothéquer le «Fort Prevel» à Québec, elle n'aura qu'à s'adresser au port de Québec, qui est le port d'enregistrement du navire, comme on peut le voir sur l'étrave du navire. C'est le seul endroit où sont inscrits les privilèges sur le navire.

Le sénateur van Roggen: J'ai été particulièrement consterné la première fois où j'ai entendu parler de ce bureau central d'enregistrement, il y a 1 ou 2 ans. Je viens de Vancouver, où il y a à peu près 50,000 petits navires appartenant à des pêcheurs ou à des plaisanciers, et le système sera également appliqué à Vancouver. Jusqu'à présent, vous avez dit que le système concernerait uniquement les grands navires.

M. Langlois: C'est exact.

Le sénateur van Roggen: Il s'agit des navires de haute mer et des navires des lacs. Lorsqu'il s'agit de les hypothéquer ou de les vendre, les sommes en cause sont très importantes et les légers frais supplémentaires qu'il faudra verser pour se conformer à ce nouveau système seront sans doute insignifiants par rapport au montant de la transaction; vous aurez à Ottawa un agent qui sera chargé de téléphoner pour vous et de vous tenir informé à Québec. Une telle procédure sera très fastidieuse lorsqu'il s'agira d'un bateau de pêche de 30 pieds ou d'un petit bateau de plaisance pour lequel vous voudrez constituer ou lever une hypothèque, ou que vous voudrez acheter ou vendre—ces opérations étant extrêmement fréquentes. Pouvez-vous nous expliquer ce qui est prévu en ce qui concerne les propriétaires de petits navires?

M. Langlois: Il est bien évident que ce sera très pénible pour eux de passer par ce système.

Le sénateur van Roggen: Actuellement, bon nombre d'entre eux se dispensent des services d'un avocat. Finalement, tout le monde devra recourir à un avocat, ce qui va constituer un grand avantage pour notre profession.

Le sénateur Greene: C'est au comité d'en décider, après avoir entendu tous les éléments. C'est un peu comme le passage du système du cadastre et de la conservation des hypothèques au système des titres de biens-fonds. Pour ce qui est des titres fonciers, on peut amener le dernier document pour que le conservateur l'estampille. On est ensuite certain d'avoir un titre de propriété incontestable.

[Text]

Mr. Langlois: Yes. They are all done locally.

Senator van Roggen: They are all done locally; there is no central land registry office for Canada.

Senator Smith (Colchester): As I understand it, some people are trying to establish one provincially.

Senator Riley: Is that in Nova Scotia?

Senator Smith (Colchester): In the maritime provinces. It is alleged to be ready for operation by 1977 into 1978—which, incidentally, I think is an optimistic prophecy. As a matter of fact, I just listened to the gentleman who was in charge of that aspect of the whole thing at a bar society meeting on Saturday last, who told us all this is going to happen.

Senator Greene: It seems an attempt to pass to the administrative area that which up to now has been a legal judgment on the part of the legal person entrusted by the lender or buyer to make a judgment. They seem to be saying, "Wouldn't it be nice if we had a government official to just stamp the document and do away with all these lawyers in the middle?" Maybe in the maritimes lawyers should be done away with. It seems doubtful, in your opinion, whether this should be done at this time in the evolution of Canadian maritime shipping development. Is that a fair conclusion?

Mr. Langlois: Yes, it is.

Senator van Roggen: Is there any provision whatsoever in this bill as to who is liable if this computer goes wrong? Is there an insurance fund set up to cover people who suffer losses as a result of some mistake by the computer?

Mr. Langlois: No, sir. The Crown Liability Act would apply, but I would not venture an opinion as to what would be the test to meet in order to have a claim in damages.

Senator van Roggen: While this computer will be available for giving quick information from the central registry to Victoria, Vancouver and what-have-you, will the documentation centrally be on the computer or will it be there physically?

Mr. Langlois: I would have to bow to the officials of the Department of Transport to answer that question. As I understood it, the information would be available centrally, and probably fed in some magnetic form to a computer that could spell it out on a cathode ray tube or other form, or in a print-out to whichever deputy registrar wants the information.

Senator van Roggen: Where would you go to look at the actual document?

Mr. Langlois: You would have to come to Ottawa. There is a clause in the book that says you can require excerpts of documents by making an application to the registrar, so the registrar would have the actual document; the deputy registrar does not retain it.

Senator van Roggen: They all end up here eventually?

[Traduction]

M. Langlois: Oui. On les certifie dans des bureaux locaux.

Le sénateur van Roggen: Ils sont tous certifiés dans des bureaux locaux. Il n'existe pas de bureau de cadastre central au Canada.

Le sénateur Smith (Colchester): Je crois qu'on essaie d'établir un bureau de cadastre provincial.

Le sénateur Riley: En Nouvelle-Écosse, si je ne m'abuse?

Le sénateur Smith (Colchester): Dans les provinces maritimes. On estime qu'il pourra ouvrir ses portes à la fin 1977 ou au début 1978, mais j'en doute fort. En fait, j'ai discuté de cette question avec la personne qui est responsable de cet aspect du projet à la réunion des membres du Barreau samedi dernier.

Le sénateur Greene: Je crois que c'est une tentative en vue de transférer au domaine administratif un secteur qui jusqu'à maintenant dépendait de la décision juridique de la personne chargée par le prêteur ou l'acheteur de rendre un jugement. On semble se dire: «Comme ce serait commode d'avoir un représentant du gouvernement qui estampille ces documents et de nous débarrasser ainsi de ces avocats» On n'a peut-être pas besoin des avocats dans les maritimes. Vous doutez cependant qu'il convienne d'adopter ces mesures compte tenu de l'évolution actuelle des transports maritimes au Canada. Est-ce bien la conclusion qui se dégage de votre point de vue?

M. Langlois: Oui.

Le sénateur van Roggen: Existe-t-il dans ce projet de loi une disposition qui précise qui est responsable si l'ordinateur se trompe? A-t-on pris des assurances afin de compenser les personnes qui peuvent être lésées à la suite d'une erreur de l'ordinateur?

M. Langlois: Non, monsieur. La Loi sur la responsabilité de la Couronne s'appliquerait, mais je ne me hasarderai pas à essayer de déterminer dans quels cas un procès en dommages-intérêts se justifierait.

Le sénateur van Roggen: Cet ordinateur pourra donner des renseignements rapides du bureau d'enregistrement central à Victoria ou à Vancouver, mais est-ce que les documents seront emmagasinés dans l'ordinateur ou seront-ils tous envoyés ici?

M. Langlois: Je demanderai aux représentants du ministère des Transports de répondre à cette question. Je crois que les documents seront centralisés et qu'ils seront probablement enregistrés sur rubans magnétiques et alimentés dans l'ordinateur qui pourrait les reproduire sur un tube à rayon cathodique ou sur un état imprimé qui pourrait être envoyé à tout sous-conservateur qui en fait la demande.

Le sénateur van Roggen: Où seront conservés les documents eux-mêmes?

M. Langlois: À Ottawa. Il y a un article dans le livre qui stipule qu'on peut demander des extraits des documents en en faisant la demande au conservateur; ou peut donc supposer que le conservateur, et non le sous-conservateur, serait en possession de ces documents.

Le sénateur van Roggen: On les envoie tous ici éventuellement?

[Text]

Mr. Langlois: That is right.

Senator van Roggen: So you could be suffering a serious time delay.

Mr. Langlois: That is the problem.

Senator van Roggen: How do you organize a closing, then?

Mr. Langlois: You will have to wait till you get confirmation that the registrar has approved the document for recording, has actually recorded it and can then give you a certificate to the effect that your lien has attached in X order of priority. If that meets the condition of the deed you have a closing.

Senator van Roggen: Which you could have your Ottawa agent do for you?

Mr. Langlois: Which you could have your Ottawa agent do for you, which would mean centralization. In practice I can see what will happen.

Senator van Roggen: They will end up exactly the same as the original plan, centralization.

Mr. Langlois: That is right.

Senator van Roggen: With every transaction requiring an agent in Ottawa.

Senator Smith (Colchester): Like trade marks.

Senator van Roggen: Yes, the same as trade marks.

Senator Riley: I posed a somewhat similar question to this this morning. Suppose the registrar or deputy registrar required the transferee or transferor, or mortgagor or mortgagee, to complete an affidavit as to the bona fides of the transaction, and there was no conflict, there were no prior encumbrances, no prior transfers and so on. If that were done and it subsequently appeared that there had been a previous transfer, or a prior mortgage or a prior encumbrance, it would render the document invalid. Is that so?

Mr. Langlois: If I understand your question correctly, I would favour a situation where the registrar or deputy registrar would have no other right but to record what is presented to him, subject to third parties asserting whatever rights they have to have these documents set aside or to have their priorities established by the courts. The problem is, with the powers given under BII-32, if you allow the registrar to refuse filing, what happens in the meantime? There may be other documents that would be accepted for recording while yours is pending review, and you would therefore lose your priority. My suggestion would be, as is the case in, for instance, Quebec, concerning the registration of liens on property, that the registrar must register the document unless it does not meet conditions of form. If someone wishes to challenge the right to that registration, or wishes to make evidence that he has a prior right, he must go to the courts, who will then decide and assess fairly the contradictory rights that are being asserted. But surely the registrar is never given such quasi

[Traduction]

M. Langlois: C'est exact.

Le sénateur van Roggen: Il pourrait donc y avoir des délais considérables.

M. Langlois: Voilà le problème.

Le sénateur van Roggen: Comment effectue-t-on une radiation, dans ce cas?

M. Langlois: Il faut attendre qu'on nous confirme que le conservateur a approuvé le document pour enregistrement et qu'il l'a effectivement enregistré pour qu'il puisse ensuite vous remettre un certificat confirmant que votre droit de rétention a été enregistré selon tel ordre de priorité. Si cela respecte les conditions du titre, il y a radiation.

Le sénateur van Roggen: Votre agent à Ottawa pourrait s'en occuper?

M. Langlois: Si votre agent d'Ottawa s'en occupait, cela signifierait qu'il y a centralisation. En pratique, je crois que c'est ce qui va se produire.

Le sénateur van Roggen: Tout va se dérouler exactement comme le prévoyait le plan original qui prônait la centralisation.

M. Langlois: C'est exact.

Le sénateur van Roggen: Toute transaction devra donc être effectuée par un agent à Ottawa.

Le sénateur Smith (Colchester): Comme pour les marques de commerce.

Le sénateur van Roggen: Oui, comme pour les marques de commerce.

Le sénateur Riley: J'ai posé une question semblable ce matin. Supposons que le conservateur ou le sous-conservateur exige que le cessionnaire, le cédant, le débiteur hypothécaire ou le créancier hypothécaire remplisse une attestation certifiant l'authenticité de la transaction et qu'il n'existe aucun conflit, aucune hypothèque antérieure ou aucun transfert antérieur. Si l'on s'apercevait ensuite qu'il y avait eu un transfert antérieur, une hypothèque ou une servitude antérieures, le document deviendrait non valide, n'est-ce pas?

M. Langlois: Si je comprends bien votre question, je crois qu'il conviendrait que le conservateur ou le sous-conservateur ne jouisse d'aucun autre pouvoir si ce n'est celui d'enregistrer ce qui lui est présenté sous réserve que les tierces parties établissent les droits qu'ils ont d'obtenir que ces documents soient mis de côté ou que les tribunaux établissent l'ordre de priorité de leur enregistrement. Le problème est qu'en vertu de l'article BII-32, qu'advient-il si l'on accorde au conservateur le droit de refuser d'enregistrer un document? D'autres documents pourraient être enregistrés pendant qu'on étudie le vôtre et vous perdriez ainsi votre priorité. Je propose, comme c'est le cas, par exemple, au Québec, concernant l'enregistrement des droits de propriété que le conservateur soit tenu d'enregistrer un document à moins qu'il ne soit pas présenté de la façon prescrite. Si quelqu'un désire contester le droit à l'enregistrement ou désire prouver qu'il possède un droit antérieur, il doit aller devant les tribunaux qui jugeront équitablement les droits contradictoires qui sont revendiqués. Mais on n'accorde pas

[Text]

judicial powers? Because what happens in the meantime, while the document is sitting in Ottawa not recorded?

Senator Riley: Actually, the registrar in Ottawa should have the document before he gives it a number for registration.

Mr. Langlois: He needs to have it, yes.

Senator Riley: If, in the meantime, while he has made a search and he tells the agent of the transferor or the transferee that there are no prior encumbrances, someone might come in and, from a clerk or deputy registrar, get a number for registration on another document. So it has to be instantaneous.

Mr. Langlois: It has to be instantaneous. There is no other way.

Senator Riley: And it is impossible to be instantaneous.

Mr. Langlois: I think it is impossible.

Senator Smith (Colchester): Is this proposed power of the registrar greater than is now enjoyed?

Mr. Langlois: Absolutely, sir. The registrar today will register if the document is presented in the form which is prescribed by the regulations. It is a mere question of form. So our suggestion in relation to all this matter is that section BII-32(1) be amended, and we have proposed the text under page 42 of our brief; so that if there is to be refusal of registration, which we challenge, it should be at least one which should be in the hands of the official who receives the document. That is where it should be exercised. If the document is filed with the deputy registrar and the deputy registrar accepts it, then that is it—subject, of course, to whatever rights may be asserted in the courts.

But fundamentally, as our brief indicates, at the bottom of page 42 and the top of page 44, if there is to be given a power to refuse recording, the section should spell out what is the protection of he who wished the document to be recorded during that period where his document is being subject to review or conflict.

I would also add, before closing on that section, there was a question asked by Senator Greene this morning of the Bankers' Association of a Canadian ship going to Boston being mortgaged by the Royal Sicilian Bank, if I took the name correctly—which I presume to be a non-Canadian bank. I would say that if she was mortgaged by the Royal Sicilian Bank under other provisions of the Maritime Code, she would be disqualified as a Canadian ship—which is another feature of the code. We now have to realize that we will not be able to finance Canadian registered ships using international financial institutions.

Senator van Roggen: Mr. Deputy Chairman, I should not make any comment, because I came in late. I was under the misbegotten comprehension that this bill was supposed to encourage a Canadian merchant fleet, but from what I hear, there is little evidence of it.

[Traduction]

des pouvoirs quasi-judiciaires au conservateur, n'est-ce pas? Dans le cas contraire, qu'advient-il lorsque le document est envoyé à Ottawa et qu'il n'est pas enregistré?

Le sénateur Riley: En fait, le conservateur à Ottawa devrait avoir le document avant de lui donner un numéro d'enregistrement.

M. Langlois: Il faut qu'il l'ait en sa possession, oui.

Le sénateur Riley: Entretemps, s'il a effectué des recherches et qu'il dit au représentant du cédant ou du cessionnaire qu'il n'y a pas d'hypothèque antérieure, quelqu'un pourrait obtenir d'un commis ou d'un sous-conservateur un numéro d'enregistrement pour un autre document. Il faut donc que cela soit simultané.

M. Langlois: Il faut que cela soit simultané. C'est la seule façon convenable de le faire.

Le sénateur Riley: Il est impossible que cela soit simultané.

M. Langlois: Je crois que c'est impossible.

Le sénateur Smith (Colchester): Est-ce que le projet de loi confrère au conservateur des pouvoirs plus étendus que ceux dont il jouit actuellement?

M. Langlois: Certainement, monsieur. Actuellement, le conservateur est tenu d'enregistrer le document s'il est présenté de la façon prescrite dans les règlements. C'est simplement une question de présentation. Nous proposons donc que le paragraphe BII-32 (1) soit modifié comme nous l'avons suggéré à la page 42 de notre mémoire de sorte que si nous contestons le refus d'enregistrement, qu'il soit au moins en la possession de la personne qui reçoit le document. C'est de cette façon que l'enregistrement devrait être effectué. Si le document est enregistré et accepté par le sous-conservateur, il revient ensuite aux tribunaux de juger des droits qui sont revendiqués.

Comme nous l'expliquons au bas de la page 42 et au haut de la page 44 de notre mémoire, si l'on doit accorder au conservateur le droit de refuser l'enregistrement, l'article devrait préciser quelle est la protection dont la personne qui désire faire enregistrer des documents peut se prévaloir pendant la période où le document est à l'étude.

Je voudrais également ajouter que l'Association des banquiers a posé une question au sénateur Greene matin au sujet d'un navire canadien se rendant à Boston et dont le financement est assuré par la Banque royale de Sicile, si je ne m'abuse, qui, je suppose, est une banque non canadienne. Je crois que si le navire est financé par la Banque royale de Sicile en vertu d'autres dispositions du code maritime, il ne serait pas considéré comme un navire canadien. Nous devons nous rendre compte que nous ne pourrions pas financer des navires immatriculés sous pavillon canadien qui ont recours à des établissements financiers internationaux.

Le sénateur van Roggen: Monsieur le vice-président, je devrais me taire parce que je suis arrivé en retard. J'avais l'impression que ce projet de loi devait promouvoir la création d'une flotte marchande canadienne, mais, d'après ce que j'entends, je crois que j'ai fait erreur.

[Text]

Mr. Langlois: The provisions extending to control of ownership of vessels also apply to certain forms of financing, which would include possibly the example given by Senator Greene. But again, if the Royal Sicilian Bank wished to search title of that ship in Boston, she would merely have to look up her stern and she would see the name of the port of registry where all the information is presently contained.

Senator van Roggen: Why do you recommend only the amendment of this section relative to the difference in power between the registrar and the deputy registrar, as opposed to recommending that the whole provision for central registry be eliminated?

Mr. Langlois: Firstly, because I thought this ground would be covered by the Bankers' Association, judging from their original version of their brief, which was toned down by the presentation made this morning; and, secondly, because I believe this matter will be addressed in more detail by representatives of Dominion Marine Association, which is represented here and has a greater stake in this matter.

Senator van Roggen: So you are focusing only on that point?

Mr. Langlois: That is right.

The Deputy Chairman: Are there any further questions on registration or registry? If not, we will continue.

Mr. Langlois: At page 44 of our brief we point out the fact that section BII-43(1) contains a mistake. The French version should be amended to add the words "en outre qu'il satisfasse aux conditions requises." The words of the English version

in addition to being qualified to be so registered under the other provisions of this Code . . .

have been improperly translated by:

autre qu'il réunit les conditions requises pour être ainsi immatriculé en vertu des autres dispositions du présent Code.

That is in the opening paragraph of BII-43(1). It should read:

—en outre qu'ils satisfassent aux conditions requises pour être ainsi immatriculé en vertu des autres dispositions du présent code.

The subparagraph (2) of that section BII-43 also contains a mistake. The French version of that section needs to be corrected. The words "mesure de contrôle de celle-ci" at line 9, and at page 62 of the bill, refer to a measure of control on the ship, which the French version calls "le navire." Thus the word "celle-ci" should be replaced by the word "celui-ci." It should be masculine instead of feminine. Furthermore, the French version would be greatly improved if it read as follows:

Nonobstant toute autre disposition du présent Code et des règlements, un navire construit à l'étranger ne doit pas être immatriculé comme navire immatriculé sous pavillon canadien lorsqu'il existe une convention expresse, tacite, implicite ou se déduisant par interprétation, ou lorsqu'il

[Traduction]

M. Langlois: Les dispositions s'appliquant au contrôle de la propriété des navires s'appliquent également à certaines formes de financement qui comprendraient probablement l'exemple donné par le sénateur Greene. Mais si la Banque royale de Sicile désire rechercher le titre de ce navire à Boston, elle n'aurait qu'à regarder sur sa poupe pour connaître le nom du port d'enregistrement où tous les renseignements sont conservés.

Le sénateur van Roggen: Pourquoi recommandez-vous seulement la modification de cet article concernant le partage des pouvoirs entre le conservateur et le sous-conservateur au lieu de recommander l'abrogation intégrale de la disposition préconisant la création d'un bureau central d'enregistrement?

M. Langlois: Premièrement, parce que je croyais, après avoir lu la version originale du mémoire de l'Association des banquiers qui a été un peu adouci ce matin lors de la présentation, que tel était leur but et, deuxièmement, parce que je crois que la *Dominion Marine Association* étudiera en détail cette question puisqu'elle s'y intéresse tout particulièrement.

Le sénateur van Roggen: Donc, vous vous concentrez sur ce point?

M. Langlois: C'est exact.

Le vice-président: Avez-vous d'autres questions au sujet de l'enregistrement? Sinon, nous poursuivrons l'étude du projet de loi.

M. Langlois: A la page 44 de notre mémoire, nous soulignons le fait que le paragraphe BII-43(1) contient une erreur. La version française devrait être modifiée pour ajouter les mots «en outre qu'il satisfasse aux conditions requises». Les mots de la version anglaise

«in addition to being qualified to be so registered under the other provisions of this Code . . . »

ont été mal traduits en français par les mots suivants:

autre qu'il réunit les conditions requises pour être ainsi immatriculé en vertu des autres dispositions du présent code.

Cette phrase fait partie du premier paragraphe du BII-43. Il devrait se lire comme suit:

... en outre qu'ils satisfassent aux conditions requises pour être ainsi immatriculé en vertu des autres dispositions du présent code.

Le paragraphe (2) du même article, BII-43, est aussi erroné. Encore une fois, il faudrait corriger la version française. Les mots «mesure de contrôle de celle-ci», qui se retrouvent à la ligne 9, page 62, du projet de loi, se rapportent à une mesure de contrôle du navire. Ainsi, le mot «celle-ci» devrait être remplacé par «celui-ci», puisque le mot «navire» est masculin et non pas féminin. De plus, la version française serait améliorée de beaucoup si elle était rédigée de la façon suivante:

«Nonobstant toute autre disposition du présent code et des règlements, un navire construit à l'étranger ne doit pas être immatriculé comme navire immatriculé sous pavillon canadien lorsqu'il existe une convention expresse, tacite, implicite ou se déduisant par interprétation, ou lorsqu'il

[Text]

existe une législation de l'état où le navire a été construit ou est immatriculé, laquelle convention ou législation contient une obligation limitant l'utilisation du navire ou prévoyant l'application d'une quelconque mesure de contrôle sur celui-ci par le gouvernement de cet état par une ou plusieurs personnes non autorisées à être propriétaire de navire immatriculé sous pavillon canadien, sauf dans le cas d'une hypothèque consentie de bonne foi qui est conforme aux dispositions du présent Code relatives aux hypothèques.

I note that the proposed amendment contains the same mistake. It is "celui-ci" and not "celle-ci." When we copied the text, it should be "celui-ci."

The Deputy Chairman: We will not continue.

Mr. Langlois: It does seem that BII-43(2) is inconsistent with the expressed policy of developing an ocean merchant fleet for Canada. In fact, that section purports to prohibit the registration of any foreign ship built abroad by a Canadian which is subsequently chartered to foreigners by demise or other forms restricting the use of the ship or providing any measure of control thereof by a charterer not authorized to own a Canadian registered ship. As most charterers on the international market are not qualified to own Canadian ships, it would be impossible, in practice, for a Canadian owner to seek and obtain business without chartering his ship to such foreign charterers. Why cannot a foreign built ship be registered as a Canadian registered ship unless it is owned and operated by a person qualifying to own a Canadian registered ship?

If someone here wished to invest money in a ship, and it is registered in Canada—he brings her under Canadian registry—and then to secure employment for a time decides to demise-charter it, if he demise-charters the vessel to someone who is not qualified to be a Canadian shipowner, then the vessel is no longer qualified for registration under Canadian law.

That is a rather odd way to encourage the development of a merchant fleet. The Baltic Exchange, for example, where most of the business comes from, or the New York-produced Exchange, or things like that, are basically foreign charters.

The Deputy Chairman: Is it not to protect the shipbuilders?

Mr. Langlois: The shipbuilding industry is properly protected by customs duties payable on the importation of a ship. That is the usual means by which to protect the industry, as opposed to this odd fashion.

Senator Greene: What you are saying is that this provision very effectively shuts out the Canadian financial entrepreneur from entering the business of owning ships.

Mr. Langlois: That is right, senator.

[Traduction]

existe une législation de l'état où le navire a été construit ou est immatriculé, laquelle convention ou législation contient une obligation limitant l'utilisation du navire ou prévoyant l'application d'une quelconque mesure de contrôle sur celle-ci par le gouvernement de cet état par une ou plusieurs personnes non autorisées à être propriétaire de navire immatriculé sous pavillon canadien, sauf dans le cas d'une hypothèque consentie de bonne foi qui est conforme aux dispositions du présent Code relatives aux hypothèques».

Je remarque que l'amendement proposé contient la même erreur. Il s'agit de «celui-ci» et non pas de «celle-ci».

Le vice-président: Nous allons maintenant poursuivre.

M. Langlois: Le paragraphe BII-43(2) semble entrer en contradiction avec la politique proposée de développement d'une flotte marchande canadienne océanique. En fait, le présent article vise à interdire qu'un navire construit à l'étranger soit immatriculé sous pavillon canadien pour être ensuite affrété par des étrangers par transfert, ou soumis à d'autres moyens limitant son utilisation ou prévoyant des mesures de contrôle par un affréteur non autorisé à être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien. Étant donné que la plupart des affréteurs du marché international ne sont pas autorisés à être propriétaires de navires canadiens, il serait en fait impossible pour un propriétaire canadien de faire affaire sans céder son navire à des affréteurs étrangers. Pourquoi un navire construit à l'étranger ne peut-il être immatriculé comme navire immatriculé sous pavillon canadien à moins que son propriétaire et la personne qui l'affrète ne soient autorisés à posséder un navire immatriculé sous pavillon canadien?

Si quelqu'un ici souhaite investir de l'argent dans un navire, et que ce navire est immatriculé sous pavillon canadien—il l'enregistre au Canada—pour assurer son utilisation pendant un certain temps, il décide de le céder pour affrètement; mais s'il le cède pour affrètement à quelqu'un qui n'est pas autorisé à être propriétaire d'un navire canadien, le navire ne peut alors plus être immatriculé aux termes de la loi canadienne.

C'est là un moyen plutôt étrange d'encourager le développement d'une flotte marchande. Le *Baltic Exchange* ou le *New York Exchange*, par exemple, d'où vient la plus grande partie des transactions regroupent avant tout des affréteurs étrangers.

Le vice-président: N'est-ce pas pour protéger les constructeurs maritimes?

M. Langlois: L'industrie de la construction maritime est protégée de façon appropriée par l'imposition de droits de douane sur les navires importés. C'est là la façon habituelle de protéger l'industrie, non pas par la présente méthode, assez étrange.

Le sénateur Greene: Vous voulez dire que cette disposition empêche en fait l'homme d'affaires canadien de devenir propriétaire d'un navire.

M. Langlois: C'est exact, sénateur.

[Text]

Senator Greene: We will never have a Canadian Onassis as long as we have legislation of this type.

Mr. Langlois: We may have a Canadian Onassis, Senator Greene, because Onassis, although he was a Greek, had all of his tonnage registered under a flag of convenience. That may be the type of Canadian we want under this legislation. We do not want "Onassises," if that is the proper way of putting it: we want Canadians who own ships which, although operated on the international market, are done so under Canadian registry and with Canadian crews and Canadian home ports.

Senator van Roggen: And this legislation would make that more difficult?

Mr. Langlois: It would make it impossible if the charter was one which restricted the use of the ship. If for security reasons Canada wants a measure of control on the use of all ships registered in Canada, it should not be achieved by means of a prohibition in the legislation. There may be a requirement to empower some administrative body with the function of supervising the use of Canadian vessels when they are used abroad to ensure that they are not used in a manner which is inconsistent with Canadian international policy. For instance, if Canada ever subscribed to an embargo against a certain country, it would certainly not want to have a ship with the word "Ottawa" stamped on the stern entering ports of that country. The United States has the same preoccupation. The U.S. Maritime commission has been entrusted with the power to control that type of transaction. There is no prohibition such as is the case under this proposed legislation.

Next, clause B11-44(1). The comma appearing at line 28 of the French version after the word "apparaissant" should be omitted. Furthermore, the words "droit de" at line 31 of the French version should also be omitted.

Dealing with clause B11-44(2), the word "doivent" at line 40 should read "doit." That is necessitated by the requirements of the French language.

At clause B11-46, the words "droits de" at line 27 of the French version should be omitted. Again, that arises out of a mere question of construction.

In clause B11-47(2)(b), the expression "all transactions in relation to the ship after it was wrecked" has been translated as "toutes les opérations relatives à ce navire, effectuées à la suite du naufrage." The French version is, therefore, restrictive as the word "naufrage" relates to a particular type of shipping casualty; that is, a sinking. Therefore, the French version should read "toutes les opérations relatives à ce navire après qu'il ait constitué une épave réelle ou présumée—".

The words "levés" at line 31 of clause B11-49(1)(c) of the French version should be replaced by the word "constat." It reads:

Prescrivant les lois et les dépenses qui peuvent être perçues à l'occasion des levées et des mesurages par les visiteurs.

[Traduction]

Le sénateur Greene: Nous n'aurons jamais d'Onassis canadien tant qu'une loi semblable sera en vigueur.

M. Langlois: Nous aurons peut-être un Onassis canadien, sénateur Greene, parce que Onassis, même s'il était grec, immatriculait tous ses navires sous des pavillons de complaisance. C'est peut-être là le type de Canadiens que nous voulons dans le cadre de cette loi. Si je puis m'exprimer ainsi, je dirais que nous ne voulons pas d'Onassis; nous voulons des Canadiens propriétaires de navires qui, bien qu'ils fonctionnent sur le marché international, sont immatriculés sous pavillon canadien, ont des équipages canadiens et des ports d'attache canadiens.

Le sénateur van Roggen: Et il serait plus difficile d'atteindre cet objectif dans le cadre de la présente loi?

M. Langlois: Ce serait impossible d'y parvenir si l'affrètement limitait l'utilisation du navire. Si, pour des raisons de sécurité, le Canada veut assujettir l'utilisation de tous les navires immatriculés sous pavillon canadien à une mesure de contrôle, cela ne devrait pas être fait en incluant dans la loi une restriction. Un organisme administratif pourrait être habilité à surveiller l'utilisation des navires canadiens à l'étranger, pour assurer qu'ils se conforment à la politique internationale canadienne. Par exemple, si le Canada mettait un embargo sur un pays donné, il ne voudrait certainement pas qu'un navire portant sur sa poupe le mot «Ottawa» accoste dans le port de ce pays. Les États-Unis ont la même préoccupation. La Commission maritime des États-Unis est habilitée à empêcher ce genre de transactions. La loi américaine ne comprend aucune interdiction semblable à celle comprise dans la loi proposée.

Passons maintenant au paragraphe BII-44(1). La virgule se trouvant à la ligne 28, dans la version française, après le mot «apparaissant» devrait être supprimée. De plus, les mots «droit de», à la ligne 31 de la version française devraient aussi être supprimés.

En ce qui concerne le paragraphe BII-44(2), le mot «doivent» à la ligne 40, devrait être remplacé par «doit». Ce sont là des exigences d'ordre linguistique.

Dans l'article BII-46, les mots «droits de» à la ligne 27 de la version française devraient être supprimés. A nouveau, ce sont là de simples questions de construction.

A l'alinéa BII-47(2)(b), l'expression «all transactions in relation to the ship after it was wrecked» a été traduite de la façon suivante: «toutes les opérations relatives à ce navire, effectuées à la suite du naufrage»; la version française est par conséquent restrictive, puisque le mot «naufrage» se rapporte à un type bien précis d'accident maritime, et se dit d'un navire qui a coulé. Par conséquent, la version française devrait se lire comme suit «toutes les opérations relatives à ce navire après qu'il ait constitué une épave réelle ou présumée . . . ».

Le mot «levés» à la ligne 31 de l'alinéa BII-49(1)(c), de la version française, devrait être remplacé par le mot «constat.» Cet article dit ce qui suit:

Prescrivant les lois et les dépenses qui peuvent être perçues à l'occasion des levées et des mesurages par les visiteurs.

[Text]

I have never heard the French word "levées" used in that way. The proper word is "constat," which means in English "to render a survey."

Clause B11-53(c) provides for material to accompany application for first registration of a vessel, and it reads:

(c) in the case of a ship that was condemned, a certified copy of the order or condemnation.

The Code does not specify what an order of condemnation is. The phrase does not appear anywhere else in the code. In our submission, it should specify whether it is a court order rendered by any court of competent jurisdiction in Canada or abroad pursuant to a violation of any provision of the Maritime Code, or of any other act of Parliament, or of any foreign legislation. In that regard, comparison should be made with section 15(1)(c) of the Canada Shipping Act, which reads:

(c) in the case of a ship condemned by any competent court, an official copy of the condemnation."

It comes out of the blue with no indication of what it refers to.

The Deputy Chairman: Are there any questions on that? If not, carry on.

Mr. Langlois: There are a few problems, again, arising out of French versus English. In clause B11-55(2), the word "ceux-ci" in the French version at line 22 is improper. It should be replaced by the repetition of the words "du navire ou de toute part d'intérêt dans celui-ci."

"Ceux-ci" implies that the conjunction is "and" and not "or," with the result that there is a requirement for the repetition of the phrase.

Clause B11-56(1), the words "par contrat" of the French version at line 36 should be omitted. The expression "par contrat" has no equivalent in the English language. It may have been intended that the application for recording should be made in writing, but there is no such requirement in the English version. Therefore the words "par contrat" are meaningless.

In clause B11-56(1)(d), the French expression "vente sur exécution" at line 13 should be replaced by the expression "vente judiciaire." That is the proper French expression to be used.

In clause B11-57(1), the word "soit" should be added at line 9 on page 69 of the French version after the words "de celle-ci" and before the word "versé." The clause, therefore, would read:

... après déduction des frais de celle-ci soit versé ...

The word "ou" in clause B11-60(1) should be added at line 28 of the French version in order that the line read: "... la vente d'un navire ou de toute part d'intérêt dans—," and so forth.

I have already dealt with my comments on clause B11-61(1) at the opening of my remarks. Unless there are additional questions, I have nothing further to say on that.

[Traduction]

Je n'ai jamais vu le mot «levés» utilisé en ce sens en français. Le mot exact est «constat», qui signifie en anglais «faire un levé».

Dans l'alinéa B11-53 c) sont précisés les documents devant accompagner une demande de première immatriculation d'un navire, et on y dit ce qui suit:

c) dans le cas d'un navire condamné, une copie certifiée conforme de l'ordonnance de condamnation.

Le Code ne précise pas de quelle ordonnance de condamnation il s'agit. Cette expression ne semble se retrouver nulle part ailleurs dans le Code. Nous estimons que le Code devrait préciser s'il s'agit d'une ordonnance rendu par une cour ayant compétence au Canada, ou à l'étranger, concernant une violation des dispositions du Code maritime, ou d'une loi du Parlement, ou d'une Loi étrangère. A cet égard, on devrait établir une comparaison avec l'alinéa 15(1)c) de la Loi sur la marine marchande du Canada qui dit ce qui suit:

c) s'il s'agit d'un navire condamné par un tribunal compétent, une copie officielle de la condamnation.

Cette expression sort de nulle part et on ne précise pas ce à quoi elle se rapporte.

Le vice-président: Y a-t-il des questions à ce sujet? Non? Poursuivons.

M. Langlois: A nouveau, il y a certains problèmes de conformité avec la version française. Dans le paragraphe B11-55(2), le mot «ceux-ci» dans la version française, à la ligne 22, est inapproprié. Il devrait être remplacé par les mots «du navire ou de toute part d'intérêt dans celui-ci.»

En utilisant le mot «ceux-ci», cela sous-entend que la conjonction est «et» et non «ou», de sorte qu'il est nécessaire de répéter la phrase.

Au paragraphe B11-56(1), les mots «par contrat» dans la version française, à la ligne 36, devraient être supprimés. L'expression «par contrat» n'a pas d'équivalent en anglais. On avait peut-être l'intention d'exiger que la demande d'enregistrement soit présentée par écrit, mais cette exigence ne figure pas dans la version anglaise. Par conséquent, les mots «par contrat» sont dénués de sens.

Dans l'alinéa B11-56(1)d), l'expression française «vente sur exécution» à la ligne 13, devrait être remplacée par l'expression «vente judiciaire.» C'est là l'expression française correcte à utiliser.

Dans le paragraphe B11-57(1), on devrait ajouter le mot «soit» à la ligne 9 de la page 69 de la version française, entre les mots «de celle-ci» et «versé.» Le libellé serait donc le suivant:

«... après déduction des frais de celle-ci soit versé ...»

Dans le paragraphe B11-60(1), on devrait ajouter le mot «ou» à la ligne 28 de la version française: «la vente d'un navire ou de toute part d'intérêt dans ...», etc.

J'ai déjà parlé du paragraphe B11-61(1) dans mes remarques préliminaires. A moins qu'il n'y ait d'autres questions, j'ai terminé à ce sujet.

[Text]

If there are no questions, I will go to the two concluding remarks. In the French version at line 44 of clause B11-69, the word "suite" should be added after the word "conservateur," so that the line reads: "... du conservateur suite à un ordre qu'il a donné en ..." and so forth.

Finally, in clause B11-72(2)(e), the word "satisfactory" has been translated into French by the word "bienfaisante" at line 25, although it should have been translated by "satisfaisante."

That concludes my remarks, Mr. Chairman.

The Deputy Chairman: If there are no further questions of Mr. Langlois, I should like to thank him for a very interesting presentation. We also have before us today the representative of Dominion Marine Association, Mr. Barry. I take it Mr. Barry will take more than half an hour in making his submission. That being so, I think we should adjourn until tomorrow morning at 10 a.m., at which time we can hear from Mr. Barry.

Senator Greene: Mr. Chairman, before we adjourn, it was my understanding at the last meeting that the Chair was going to refer to our legal counsel a request for his opinion or his views with respect to the constitutionality and judicial desirability of clause B11-61.

The Deputy Chairman: Well, I was not acting chairman at the time, but I suppose Mr. Du Plessis can answer that question.

Senator Greene: I proposed making a motion, but the chairman said it was not necessary and that it would be requested by our counsel. I am repeating that request and asking of the Chair to direct our counsel to give us such information.

The Deputy Chairman: Mr. du Plessis, did you have occasion to discuss this matter with Senator Haig?

Mr. du Plessis: No, I only became aware of that request today because I was not at the meeting at which the request was made, but I will be glad to look over the proceedings and report back at one of our subsequent meetings.

Senator Greene: Mr. Langlois has stated his opinion quite categorically and honestly. I think that may be a valid starting point for you, Mr. du Plessis.

The Deputy Chairman: I thank honourable senators for attending this long meeting.

Thank you Mr. Langlois and Mr. Smith.

We will adjourn until 10 o'clock tomorrow morning to hear the representatives of Dominion Marine Association.

The committee adjourned.

[Traduction]

S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais passer deux derniers commentaires. Dans la version française, à la ligne 44 de l'article B11-69, on devrait ajouter le mot «suite» après le mot «conservateur»: «du conservateur suite à un ordre qu'il a donné en ...», etc.

À l'alinéa B11-72(2)e), le mot «satisfactory» a été traduit en français par «bienfaisante», à la ligne 25, alors qu'il aurait dû être traduit par «satisfaisante.»

Voilà, j'ai terminé, monsieur le président.

Le vice-président: Si monsieur Langlois n'a pas d'autres questions, j'aimerais le remercier de nous avoir présenté un exposé aussi intéressant. Nous avons également avec nous aujourd'hui un représentant de la *Dominion Marine Association*, M. Barry. Je crois comprendre qu'il lui faudra plus d'une demi-heure pour présenter son mémoire. De ce fait, je pense que nous devrions ajourner jusqu'à demain matin, 10 heures. Nous pourrions alors entendre M. Barry.

Le sénateur Greene: Monsieur le président, avant que nous n'ajournions, j'aimerais dire qu'au cours de la dernière séance, il m'avait semblé que le président devait demander à notre expert-conseil son avis sur la constitutionnalité et l'opportunité juridique de l'article B11-61.

Le vice-président: Ce n'est pas moi qui occupait le fauteuil au cours de cette séance, mais je suppose que M. du Plessis pourrait répondre à cette question.

Le sénateur Greene: J'ai proposé de faire une motion, mais le président m'a dit que ce n'était pas nécessaire et que notre expert-conseil demanderait lui-même à donner son avis. J'invite cependant le président à demander à notre expert-conseil de nous donner ces renseignements.

Le vice-président: Monsieur du Plessis, avez-vous pu discuter de la question avec le sénateur Haig?

M. du Plessis: Non, j'ai été mis au courant de cette demande aujourd'hui seulement, car je n'ai pas assisté à la séance en question. Mais je serai heureux d'en examiner les procès-verbaux et d'aborder le sujet à l'une de nos prochaines séances.

Le sénateur Greene: Monsieur Langlois a fait connaître son opinion de façon catégorique et honnête. Je pense que ce pourrait être un point de départ valable pour vous, monsieur du Plessis.

Le vice-président: Je remercie les honorables sénateurs d'avoir assisté à cette longue séance.

Je vous remercie, messieurs Langlois et Smith.

Nous ajournerons jusqu'à 10 heures demain matin, et pourrions alors entendre les représentants de la *Dominion Marine Association*.

Le comité suspend ses travaux.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Bankers' Association:

Mr. J. W. Chisholm, Director of Management Development, The Bank of Nova Scotia;

Mr. J. F. Heal, Solicitor, Blake, Cassels & Graydon;

Mr. Raynold Langlois, Counsel, on behalf of the following Associations: The St-Lawrence Shipowners' Association Inc. and The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England.

From the Department of Transport:

Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport, (Maritime Code).

De l'Association des banquiers canadiens:

M. J. W. Chisholm, Directeur du Développement administratif, la Banque de la Nouvelle-Écosse;

M. J. F. Heal, avocat, Blake, Cassels et Graydon;

M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom des Associations suivantes: l'Association des Propriétaires de Navires du Saint-Laurent Inc. et la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England.

Du Ministère des transports:

M. J. J. Mahoney, conseiller spécial du Ministre des Transports (Code maritime).



Second Session
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Deputy Chairman:
The Honourable MAURICE BOURGET, P.C.

Vice-Président:
L'honorable MAURICE BOURGET, C.P.

Wednesday, June 29, 1977

Le mercredi 29 juin 1977

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Third proceedings on Bill C-41 intituled:

"An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

Troisième séance concernant le Bill C-41 intitulé:

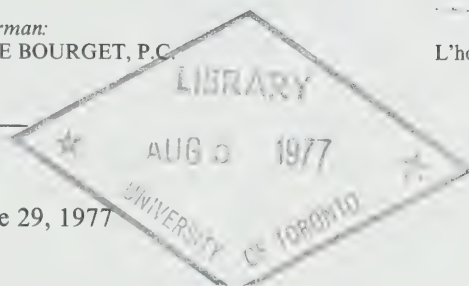
«Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois.»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*

The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Ex officio members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the proceedings of the Senate, Wednesday, May 18, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cook, seconded by the Honourable Senator McIlraith, P.C., for the second reading of the Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lang moved, seconded by the Honourable Senator Paterson, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat le mercredi 18 mai 1977:

«Suivant l'Ordre du jour le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cook, appuyé par l'honorable sénateur McIlraith, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lang propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 29, 1977

(9)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 10:00 a.m., the Deputy Chairman, the Honourable Senator Bourget, presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Burchill, Denis, Langlois, McElman, Petten, Riley and Smith (*Colchester*). (8)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Fournier (*Madawaska-Restigouche*).

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed its consideration of Bill C-41 intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof."

Witnesses: Mr. Gerald P. Barry, Counsel, The Dominion Marine Association; Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code).

Mr. Barry made an opening statement and answered questions put to him by the Committee.

Mr. Mahoney made a statement and answered questions put to him by the Committee.

After debate, it was *Agreed* that a further meeting of the Committee be postponed until an undetermined date to allow the officials of the Departments of Transport and Justice, as well as the Law Clerk and Parliamentary Counsel, the necessary time to study the representations made by the witnesses.

At 12:55 p.m. upon motion of the Honourable Senator Burchill, the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 29 JUIN 1977

(9)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Bourget (vice-président).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Burchill, Denis, Langlois, McElman, Petten, Riley et Smith (*Colchester*). (8)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Fournier (*Madawaska-Restigouche*).

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité reprend l'étude du bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Témoins: M. Gérard P. Barry, avocat-conseil, la Dominion Marine Association; M. J. J. Mahoney, conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime).

M. Barry fait une déclaration préliminaire et répond aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

M. Mahoney fait une déclaration et répond aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

Après débat, il est *convenu* qu'une autre séance du Comité soit reportée à une date indéterminée, afin d'accorder aux hauts fonctionnaires des ministères des Transports et de la Justice ainsi qu'au secrétaire légiste et conseiller parlementaire le temps nécessaire pour étudier les témoignages présentés par les témoins.

A 12 h 55, sur motion de l'honorable sénateur Burchill, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 29, 1977

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-41, to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof, met this day at 10.00 a.m. to give further consideration to the bill.

Senator Maurice Bourget (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Deputy Chairman: Honourable senators, our witness this morning is Mr. Gerald Barry, Counsel on behalf of the Dominion Marine Association. I understand Mr. Barry has some general remarks to make.

So, Mr. Barry, if you wish you may proceed now.

Mr. Gerald Barry, Counsel, Dominion Marine Association: Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. The Dominion Marine Association would first of all like to thank the committee for the opportunity to present these submissions, and in that connection I would like to explain that it appeared in front of the house committee some time ago and stated that with the exception of the coasting provisions of Bill C-61, which have now been deleted, it had no objections to the bill as it stood. I think it is in order to explain now that the reason why that statement was made was that this bill has been in the works for some five years. The Dominion Marine Association was aware that a number of other people were looking at the bill, and their own comments were directed towards policy. They assumed at that time that the technical drafting details were being covered by others. Recent investigation has shown that that does not seem to have been the case and hence our comments today.

The comments basically, with the exception of those regarding registry systems, really refer to details of implementation and the very serious problems arising from the form of the present bill.

Before getting into the specifics of the bill clause by clause, I think it might be useful if some general remarks could be made as to the background and context in which this bill, or whatever legislation is eventually enacted, will be implemented and take effect.

First, the Dominion Marine Association comprises some 20 Canadian shipping companies which own or operate approximately 150 ships on the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway, in Canadian coasting and increasingly in deep sea trading. The tonnage of these ships exceeds two million, compared to the total Canadian mercantile tonnage of vessels of over 100 tons of 2.64 million tons. It is about 80 per cent of the total Canadian tonnage. The Canadian total of 2.64 million tons compares with a worldwide total tonnage of some 370 million tons.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 29 juin 1977

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-41, Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour poursuivre l'étude de ce projet de loi.

Le sénateur Maurice Bourget (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, notre témoin, ce matin, est M. Gerald Barry, avocat de la *Dominion Marine Association*. Je pense que M. Barry a des remarques générales à faire.

Monsieur Barry, vous avez la parole.

M. Gerald Barry, avocat, Dominion Marine Association: Je vous remercie, monsieur le président et honorables sénateurs. La *Dominion Marine Association* tient tout d'abord à remercier le comité de lui avoir donné l'occasion de présenter ses propositions. J'aimerais préciser que nos représentants ont comparu devant le comité de la Chambre il y a quelque temps, et qu'ils ont déclaré qu'à l'exception des dispositions côtières du bill C-61, lesquelles sont maintenant supprimées, ils ne s'opposaient pas au projet de loi dans sa forme d'alors. Je pense qu'il serait juste de vous expliquer aujourd'hui que l'Association a fait cette déclaration parce que ce projet de loi fait l'objet de travaux depuis cinq ans. La *Dominion Marine Association* savait qu'un certain nombre de personnes examinait le projet de loi, et que ses propres observations étaient orientées vers l'établissement d'une politique. Elle présumait à cette époque que d'autres s'occupaient des détails techniques de la rédaction du projet de loi. Une étude récente a montré que tel ne semblait pas avoir été le cas, ce qui explique notre présence ici aujourd'hui.

Fondamentalement, nos observations, à l'exception de celles sur les systèmes d'immatriculation, portent sur les détails d'application du projet de loi et les très graves problèmes que pose sa forme actuelle.

Avant d'examiner le projet de loi article par article, je pense qu'il serait peut-être utile de faire des remarques générales sur le contexte dans lequel ce projet de loi, ou toute autre mesure législative, sera appliqué et entrera en vigueur.

Premièrement, la *Dominion Marine Association* comprend quelque 20 compagnies de navigation, qui possèdent ou exploitent environ 150 navires sur les Grands Lacs, sur la voie maritime du Saint-Laurent, à l'intérieur des côtes canadiennes et, de plus en plus, au large. Le tonnage de ces navires dépasse deux millions, comparativement au tonnage commercial canadien total de navires de plus de 100 tonnes, qui est de 2.64 millions de tonnes. Cela représente environ 80% du tonnage canadien total, qui, comme je l'ai dit, est de 2.64 millions de tonnes, comparativement à un tonnage total mondial de quelque 370 millions de tonnes.

[Text]

To a very great extent the operations of the Canadian ship owner are affected by the presence of an international market. On the purchase of ships, for example, ship brokers operate on a worldwide basis, and chartering brokers do also. In both cases lawyers are not normally—or very frequently are not—called into the transaction. The contract is prepared by ship brokers or chartering brokers on the basis of these peoples' knowledge of worldwide conditions, and it is necessary for a ship owner also to have a fairly substantial idea of practice, if not the detailed rules of law which give rise to the practice, and frankly if he does not have this then he will go broke in very short order. That is particularly so in the case of charterers.

The result of this is not to suggest that shipping legislation is immutable but to say that perhaps greater care needs to be given to making changes in legislation, unless the changes are seriously required, than would be the case where legal counsel is retained automatically on any transaction. Perhaps despite the size of the transactions in this field legal counsel are retained more slowly than in others.

Another aspect of this matter of non-lawyers working in a legal sphere is the very marked custom in the shipping industry to stick to the tried and true. The classic example, of course, is the Lloyd's Ship and Goods Insurance Form. This was drafted in the 18th century. It is almost unintelligible, except that every word has been considered by the courts on numerous occasions, and as a result, given the contract plus the cases on it, the meaning is absolutely clear. This gives a very substantial degree of certainty. Of course the problem with any new legislation is that it takes some time before the courts come to clarify certain aspects. Another example is the typical form of time-charter, the New York Produce Exchange Form. This was originally drafted in 1907. There have been a few amendments of no great substance and there have been a few attempts to replace it with more recent forms, the Linertime form, for example, and the Baltime form, but they really have not taken over, at least on this continent. People stick with the tried and true for the simple reason that they know what it means. The point is, I think, that in a field of this complexity the accidental repercussions of changes can really be quite devastating.

I would now like to come to our submissions on a clause by clause basis, and I will start with the definition clause which is clause number 3.

The Deputy Chairman: Honourable senators, I would like to have the views of the members of the committee as to whether we should proceed in the same way we did yesterday afternoon and ask questions on each clause as it is raised. Personally, I think it is the best way to do it. Is that agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Before Mr. Barry begins the clause-by-clause examination, are there any general questions the members of the committee would like to ask the witness?

[Traduction]

Dans une très large mesure, les activités des propriétaires de navires canadiens sont influencées par la présence d'un marché international. A l'achat d'un navire, par exemple, les courtiers maritimes opèrent sur une base mondiale, tout comme les courtiers de nolisement. Dans les deux cas, on n'a pas normalement recours à des avocats pour effectuer la transaction. Ce sont les courtiers maritimes ou les courtiers de nolisement qui préparent le contrat, en se fondant sur leur connaissance des conditions mondiales; et il est nécessaire qu'un propriétaire de navire ait également une bonne idée des pratiques, si ce n'est des règles de droit détaillées qui les déterminent. Autrement, il fera sans aucun doute faillite à très court terme. Cela est particulièrement vrai dans le cas des affréteurs.

Je ne veux pas dire que la loi sur la navigation est immuable, mais plutôt qu'il est peut-être nécessaire, à moins d'urgence, d'apporter des modifications à la loi de façon plus soignée que ce ne serait le cas lorsqu'on retient automatiquement les services d'un avocat pour effectuer une transaction. Peut-être est-ce en dépit de l'importance des transactions, mais on a moins souvent recours aux services d'un avocat dans ce domaine que dans d'autres secteurs.

Un autre aspect de cette question des personnes qui œuvrent dans un domaine juridique sans être avocat, c'est la nette habitude de l'industrie de la navigation à demeurer en terrain connu. L'exemple classique est évidemment celui du formulaire sur les biens et les navires du Lloyd, rédigé au XVIII^e siècle. En soi, il est presque incompréhensible; cependant, chaque terme a été examiné par les tribunaux en maintes occasions, et vu les contrats et les causes y afférents, sa signification est très claire, ce qui fournit un fort degré de certitude. Évidemment, le problème qui se pose avec toute nouvelle mesure législative, c'est qu'il faut du temps avant que les tribunaux n'en arrivent à éclaircir certains aspects. Un autre exemple est le formulaire typique d'affrètement à terme du New York Produce Exchange, rédigé d'abord en 1907. Depuis, on y a apporté quelques modifications mineures, et on a essayé à quelques reprises de le remplacer par des formulaires plus récents comme les formulaires Livertime et Baltime, ce qui n'a cependant pas fonctionné, à tout le moins sur notre continent. Les intéressés demeurent en terrain connu pour la seule raison qu'ils savent où ils vont. En fait, je pense que dans un domaine d'une telle complexité, les répercussions de modifications peuvent véritablement être très dévastatrices.

J'aimerais maintenant aborder nos propositions en examinant le projet de loi article par article. Je commencerai avec l'article des définitions, soit l'article 3.

Le vice-président: Honorables sénateurs, j'aimerais connaître l'opinion des membres du Comité sur la question de savoir si nous devrions procéder de la même façon qu'hier après-midi, et poser des questions au fur et à mesure qu'on traite un article. Personnellement, je pense que c'est la meilleure façon de fonctionner. La proposition est-elle adoptée, honorables sénateurs?

Des voix: Adopté!

Le vice-président: Avant que M. Barry n'entreprenne l'étude du projet de loi article par article, les membres du Comité aimeraient-ils poser au témoin des questions d'ordre général?

[Text]

Senator Smith (Colchester): Mr. Barry, I thought you said that your clients had appeared before the committee of the House of Commons on this bill. I presume you meant one of the predecessor bills.

Mr. Barry: That is correct, sir. More than a year ago we appeared on Bill C-61, and that was in relation to the coasting provisions of Bill C-61 which have now been withdrawn from this bill.

The Deputy Chairman: You can proceed, Mr. Barry.

Mr. Barry: I want to come to clause 3 of the bill, and particularly to the definition of "ship" which is to be found on page 5 at line 22. In our submission this definition is probably the most important provision in the entire maritime code, because it defines the limits within which the code operates, and if perchance a marine structure turns out not to be a ship, it would appear that a marine mortgage or a ship mortgage could not be validly placed on it. There are other consequences: it is at least arguable, and I think probable, that if you are not a ship then you are not subject to the collision regulations for the avoidance of collisions at sea or on the Great Lakes.

Then there is a very substantial discrepancy between the English version of this definition and the French definition of "navire" on page 4 at line 1 of the French version. The English version refers to

"any description of vessel, boat or craft used or capable of being used solely or partly for marine navigation . . ."

This refers to a state of fact of the vessel. The French version on the other hand refers to:

«navire» comprend tout bâtiment, bateau ou embarcation destiné, exclusivement ou partiellement, à la navigation maritime, . . .

That is to say it is destined or intended for navigation; it is a question of intent, but whose intent is totally unclear. Is it the builder? Is it the owner? Is it when the owner buys the vessel? Is it the owner's intent at the time of the legal fact which gives rise to the consideration of the act? It is a mystery. But in any event while we appreciate that the French version should not be a slavish or a literal translation of the English, it should at least be an exact translation and in this case it is, we submit, neither.

There are other problems. If we go back to the English version we find the words:

. . . used or capable of being used solely or partly for marine navigation . . .

And a reference to the Oxford English Dictionary will show that "navigation" means the action or practice of passing on water in ships or other vessels. That, in our submission, is the unqualified definition of the word "navigation." The word "marine" on the other hand refers to "pertaining to the sea." Now if one compares that definition with the one that it replaces in the Canada Shipping Act one will see in the present

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur Barry, je pensais que vous aviez dit que vos clients avaient comparu devant le Comité de la Chambre des communes au sujet de ce projet de loi. Je présume que vous parliez de l'un des projets de loi antérieurs.

M. Barry: C'est exact, monsieur. Il y a plus d'un an, nous avons comparu pour donner notre avis sur le bill C-61 et sur les dispositions côtières de ce projet de loi, lesquelles ont été retirées du présent projet de loi.

Le vice-président: Vous pouvez commencer, monsieur Barry.

M. Barry: Je voudrais attirer votre attention sur l'article 3 du projet de loi, et notamment sur la définition de «navire», qui se trouvent à la première ligne de la page 4. À notre avis, c'est probablement la disposition la plus importante de tout le code maritime, car elle en définit les limites. Par exemple, si un bâtiment se révèle par hasard ne pas être un navire, il semblerait qu'on ne pourrait légalement l'assujettir à une hypothèque maritime ou à une hypothèque de navire. Cette disposition peut aussi avoir d'autres conséquences. On peut alléguer, et je pense que c'est probable, que s'il ne s'agit pas d'un navire, on n'est pas assujéti au règlement visant à empêcher les collisions en mer, ou sur les Grands Lacs.

Il y a aussi une nette divergence entre les versions anglaise et française de cette définition. La version anglaise dit ceci:

«includes any description of vessel, boat or craft used or capable of being used solely or partly for marine navigation . . .»

Cette définition est un simple exposé de fait, alors que la version française dit ceci:

«navire» comprend tout bâtiment, bateau ou embarcation destiné, exclusivement ou partiellement, à la navigation maritime, . . .

C'est donc dire «destiné» à la navigation, ou à des fins de navigation. Mais on ne sait absolument pas qui vise ces fins. Est-ce le constructeur? Est-ce le propriétaire? Est-ce au moment où le propriétaire achète le bâtiment? Est-ce la fin visée par le propriétaire au moment du fait légal qui pose la question de l'examen de la loi? C'est un mystère. En tout état de cause, même si nous reconnaissons que la version française ne doit pas être une traduction servile ou littérale, elle devrait être à tout le moins une traduction exacte, ce qui n'est pas le cas, à notre avis.

Il y a aussi d'autres problèmes. Pour ce qui est de la version anglaise, on trouve les termes:

. . . used or capable of being used solely or partly for marine navigation . . .

Un examen du dictionnaire anglais Oxford montrera que le terme «navigation» signifie «l'action ou la pratique qui consiste à franchir des étendues d'eau par navire ou autre bâtiment». C'est là, à notre avis, la définition absolue du terme «navigation». L'adjectif «marine» est défini comme «se rapportant à la mer». Maintenant, si on compare cette définition avec celle qu'elle remplace dans la Loi sur la marine marchande du

[Text]

consolidation of the Canada Shipping Act at page 11, section 2, the word "marine" does not appear, and the words "capable of being used" do not appear. To see what is involved here, I think we should take a concrete case. Take a typical laker of maximum size which is 730 feet in length, 75 feet in beam and will drawing 26 feet loaded. It will carry 27,000 tons of cargo and it will cost to build, at today's prices, \$18 million. It is built for navigation on the lakes, and it does not require the structural strength required for navigation in the winter in the North Atlantic or the North Pacific where, as the newspapers show, every winter a number of ships of ocean going capacity are lost. Is that vessel used for marine navigation on the sea? It is not. It might go as far as Halifax, but that is it. Is it capable of being used? "Capable" is again a totally ambiguous term, I think. It might mean capable in a reasonable commercial sense; it might mean capable in a reasonable physical sense; or it might mean ultimately capable; in other words, you sink right away. You cannot on a commercial basis navigate a laker deepsea, and you will get yourself into a major insurance problem situation if you try, because Lloyds and others will not cover you; you do not have the structural strength to do so. So it is not used; it is not capable of being used; and even in the French version it certainly is not "destinée" for navigation deepsea.

We now find that under the bill as drafted the owner of a \$18 million ship and, what is worse, the mortgage creditor of a \$18 million ship may find they are not covered by the code and that, for example, the mortgage is void. The courts will no doubt try their best to attempt to make workable, unworkable legislation, and might very well say that what is involved here is not whether it is ultimately physically capable of navigating, but whether it can be done in a reasonable commercial way.

At that point there will be problems at the other end of the spectrum. The same thing applies with the word "destinée" if you say that it was not intended for use for navigation. Let us take a more or less hypothetical case. An old ship is purchased; it is tied up in a harbour, or perhaps dragged ashore and put in a dry dock on a permanent basis, and converted into a restaurant. It ceases completely to navigate, but you could always unmoor it, do some work on the engines and get it back into operation. At that point, if there is jurisprudence to say that the laker is a ship, I think you will find that restaurant is also a ship, and the restaurant owner will find himself liable on summary conviction under clause BII-4(5) if he flies any other flag than the national flag; he will find himself subject to search powers, which were dealt with at length yesterday, in the hands of a very miscellaneous variety of enforcement officers; and he will find himself, for example, liable to forfeiture if it turns out that individual owners of the restaurant are not all Canadian citizens domiciled in Canada.

It may sound as if I am scaremongering, but I assure you that is not my intention. For example, there is a decision of the Federal Court of Canada last April, rendered in Calgary,

[Traduction]

Canada, on verra que dans l'actuelle coordination de la Loi sur la marine marchande du Canada, page 11, article 2, le terme «marine» ne figure pas, tout comme les termes «capable of being used». Pour bien comprendre ce dont il s'agit, je pense que nous devrions examiner un cas concret. Prenons un navire typique des Grands Lacs, de taille maximale, soit de 730 pieds de longueur, de 75 de largeur et de 26 de tirant d'eau une fois chargé. Ce bâtiment transportera 27,000 tonnes de cargaison, et son coût de construction sera aujourd'hui de 18 millions de dollars. On le construit à des fins de navigation sur les lacs; il n'a donc pas besoin de la force structurale requise pour naviguer pendant l'hiver dans l'Atlantique ou le Pacifique Nord où, comme nous l'apprennent les journaux, se perdent chaque hiver un certain nombre de navires capables de naviguer en mer. Ce bâtiment est-il utilisé à des fins de navigation sur mer? Non. Il pourrait aller jusqu'à Halifax, mais c'est tout. Est-il «capable of being used»? «Capable» est encore une fois un terme très ambigu. Cela peut vouloir dire «capable» dans un sens commercial ou physique raisonnable, ou encore, tout simplement, capable. Autrement dit, on coule directement. On ne peut, sur une base commerciale, faire naviguer un navire des Grands Lacs en mer. On se trouvera devant un gros problème d'assurance si on essaie, car Lloyds et les autres refuseront d'assurer le navire. En effet, il n'a pas la force structurale pour naviguer en mer. Il n'est donc pas «used or capable of being used». Et même dans la version française, il n'est certainement pas «destiné» à la navigation en mer.

De plus, aux termes du projet de loi dans sa forme actuelle, le propriétaire d'un navire de 18 millions de dollars et, pis encore, le créancier hypothécaire d'un tel navire, peuvent ne pas être visés par le Code. De ce fait, par exemple, l'hypothèque est nulle. Les tribunaux vont faire tout en leur pouvoir pour rendre praticables des lois qui ne le sont pas; ils peuvent facilement prétendre qu'il ne s'agit pas de savoir, si de fait, le navire peut naviguer, mais plutôt s'il peut le faire du point de vue commercial.

D'ailleurs, cela va créer d'autres problèmes, à d'autres niveaux. C'est le même chose pour le mot «destiné», si vous dites qu'il n'est pas destiné à la navigation maritime. Prenons un exemple plus ou moins plausible: on achète un vieux navire; il est en rade dans un port ou en cale sèche; on le transforme en restaurant. Ce navire ne sera plus destiné à la navigation. Toutefois, vous pouvez toujours le désamarrer, réparer les machines et le remettre à l'eau. Dans ce cas, s'il existe une jurisprudence affirmant qu'un navire des Grands Lacs est un navire, vous trouverez que le restaurant est également considéré comme un navire et que son propriétaire pourrait être condamné sur déclaration sommaire de culpabilité aux termes du paragraphe BII-4(5) s'il arbore un autre drapeau que le drapeau national. Il pourra faire l'objet d'un mandat d'amener, sujet abondamment discuté hier, menées par une ribambelle d'agents de surveillance. On pourra même confisquer son navire si on se rend compte que les propriétaires du restaurant ne sont pas des citoyens canadiens, domiciliés au Canada.

Je vous donne peut-être l'impression d'être un alarmiste. Mais je vous assure que ce n'est pas mon intention. Prenons l'exemple de la décision rendue par la Cour fédérale du

[Text]

which held that a drilling ship was not a ship within the meaning of the Canada Shipping Act. I have no knowledge of the material facts of that case; I have only read the judgment. However, the reasoning in the judgment was that if the drill ship, for the sake of argument, navigates to its place of operation, it only does so incidentally to doing the operation of drilling, and therefore it is not a ship. If that is the case, it would appear that a considerable number of similar vessels have the same problem. Dredgers are an example; their inherent job is not transportation. Survey ships are another example; weather ships and numerous others could be mentioned.

The complexity of the matter is such that it is extremely difficult to make amendments on short notice, but it is my submission that one has to consider the background of the merchant shipping legislation to see where we go. The present Canada Shipping Act is derived from the Canada Shipping Act of 1934, itself derived from the United Kingdom Merchant Shipping Act of 1894, itself derived from the United Kingdom Merchant Shipping Act of 1854. For the most part the legislation is the same, and there is, therefore, a very substantial body of Commonwealth jurisprudence to tell us the meaning of these definitions.

In the case of "ship," the case law which fixes the meaning is now two pages long of extremely fine print in the standard text. I think it is necessary to review that definition and the authorities with the greatest care to see just what needs to be done in amending that definition to take care of modern developments. Typical examples are drill rigs, of which there are about four types of different operational sorts. There is no doubt, I think, that the present definition has not had any such consideration. For the time being it is our submission that the present definition should reflect the terms of the previous definition, with the word "marine" being deleted, and with the words "capable of being used" also being deleted, the reason for the latter being that this is intended, I think, to enlarge the definition, but very probably it narrows it. If, for example, a ship has a collision and becomes a constructive total loss, is it capable of being used? The matter is entirely unclear.

I have no further comments on that clause.

Senator Riley: What about the word "vehicle"? What is the Oxford Dictionary definition of that?

Mr. Barry: I must confess that I did not look in the dictionary for that, but it seems to me that it would be sufficiently wide to cover quasi-marine craft such as DUKW's, hovercraft or the like, which may partly operate on water. The definition is intended to be comprehensive. It includes any description of "vessel," of course. If that is the intent of the words "solely or partly," which seems to be a reasonable one, you may be stuck with the *ejusdem generis* rule when you look at the words "vessel, boat or craft," which all operate in the water on a permanent basis.

The Deputy Chairman: Is there any other question on that? If not, perhaps you would continue, Mr. Barry.

[Traduction]

Canada, en avril dernier, à Calgary voulant qu'un navire de forage ne soit pas considéré comme un navire, du moins au sens de la loi sur la marine marchande du Canada. Je ne connais pas les dessous de cette affaire, mais j'ai lu le jugement. Pour rendre cette décision, on a fait le raisonnement suivant: si le bateau de forage, à titre d'exemple, se rend sur les lieux du forage, il le fait expressément pour aller forer un puits, donc ce n'est pas un navire. Si ce raisonnement s'avère vrai, il va s'ensuivre qu'un très grand nombre de navires semblables vont se trouver dans la même situation; les navires de surveillance, les navires de la météo et bon nombre d'autres seront dans la même situation.

La question est si complexe qu'il est difficile de faire des amendements à court terme; je propose qu'on examine les antécédents de la Loi sur la marine marchande pour en retracer l'origine. La Loi actuelle sur la marine marchande du Canada est inspirée de celle de 1934, laquelle s'était inspirée de la Loi sur la marine marchande de 1894 du Royaume-Uni qui, elle, avait pour antécédent la loi de 1854. En somme la loi est la même; il y a donc de nombreux cas de jurisprudence dans les causes survenues dans le Commonwealth d'où nous pouvons tirer une définition de ces termes.

Dans le cas d'un «navire», les précédents remplissent deux pages en petits caractères dans le texte normal. Je pense qu'il est nécessaire de réviser la définition et les pouvoirs avec le plus grand soin afin de voir les modifications qu'il sera nécessaire d'apporter aux définitions pour les rendre contemporaines. Les meilleurs exemples sont les plates-formes de forage dont il existe à l'heure actuelle environ quatre types en activité. Je pense qu'il ne fait aucun doute que la définition actuelle ne tient pas compte de ces éléments. Pour le moment, nous proposons que la définition actuelle contienne les acceptions de l'ancienne définition, en rayant le terme «maritime» et l'expression anglaise «capable of being used» parce que, selon nous, plutôt que d'étendre la définition, comme on l'avait originellement prévu, elle la restreint. Par exemple, si un bateau subit un accident et qu'il s'avère une perte totale, l'expression anglaise «capable of being used» s'applique de quelle façon? La question est tout à fait imprécise.

Je n'ai pas d'autres commentaires à faire sur cet article.

Le sénateur Riley: Qu'en est-il du terme «véhicule»? Quelle définition donne-t-on dans le Oxford?

M. Barry: Je dois vous avouer que je n'ai pas vérifié la définition de ce terme dans le dictionnaire, mais je pense que c'est un terme assez général qui englobe les embarcations quasi maritimes comme les Jeeps amphibies ou les aéroglisseurs, qui circulent partiellement sur l'eau. La définition se veut générale, elle comprend tout navire correspondant à la description de «bâtiment». Si c'est l'intention qu'on visait entre ajoutant «exclusivement ou partiellement», qui semble employé à juste titre, vous allez être forcé de tenir compte de la règle *ejusdem generis* lorsque vous examinez la définition des termes «bâtiment, bateau ou embarcation» qui sont tous constamment sur l'eau.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions sur ce sujet? S'il n'y en a pas, vous pouvez continuer, monsieur Barry.

[Text]

Mr. Barry: Mr. Langlois went over the question of the definition of "owner" yesterday and the problems that arise from the definition of "owner" excluding the real registered owner in the case of a *demise charter party*. I will attempt not to repeat what he said, except to point out, as my brief does, that there are at least five cases where this can cause major problems. An example is where a registered owner has demise chartered his vessel; suppose the *demise charterer* is in breach of the charter and the owner wishes to exercise the right to repossess. Under clause BI-6(4) the owner can request the intervention of foreign police, at which point foreign law can apply on board the vessel and in these circumstances it appears that the owner would not have the standing to do so.

Mr. Langlois referred to the fact that this type of owner would not have standing in forfeiture cases.

Another case, which seems to be minor on its face, but is the sort of thing that might cause great problems in practice, is the matter of flags. It is extremely common practice for vessels to fly what are known as house flags, or identification flags of the owners of the vessels. It is also very common practice for the charterer of a time-chartered vessel to do so. Under clause BII-4(3), which is at page 45 of the bill, only the owner, meaning either the registered owner or in the case of a *demise-chartered vessel*, the *demise charterer*, has the right to do so and under subsection (5) anyone who does so is committing an offence punishable on summary conviction. It is true that the Governor in Council under subsection (4) can make regulations providing for the issue of permits or warrants to ships to authorize them to fly any colours, but it is our submission that, rather than waiting for regulations on the matter, there has to be detailed legislation on the point and that subsection (3) should be amended to include registered owner and charterer of the vessel. This is the sort of situation in which, when chartering on the international market, there is just no way that a foreign broker or owner is going to know, at least for the first time, of this sort of thing and the offence would not seem to be so serious, especially when there is a right on the part of the owner to fly his own flag, as to prevent others with an interest in the vessel from doing so.

Mr. Langlois has already referred to the point that there is a substantial discrepancy between the Income Tax Act in the definition of "ship", referred to in the consequential amendments and that in the code, in that the code definition is an extensive one, "ship" includes any description of vessel, et cetera. In the Income Tax Act "ship" means any description of vessel. It seems difficult to understand why there should be a reason that a ship should be "a ship" for the purposes of the maritime code and not for the purposes of the Income Tax Act.

If there are questions, I will be glad to attempt to answer them.

[Traduction]

M. Barry: M. Langlois a souligné, hier, les problèmes de la définition du terme «propriétaire» et des problèmes que pose cette définition en excluant le vrai propriétaire enregistré dans le cas des navires cédés pour affrètement. Je vais essayer de ne pas répéter ce qu'il a dit sauf pour souligner, comme je le fais dans mon mémoire, qu'il existe au moins cinq cas où cela pourrait engendrer de graves problèmes. Par exemple, prenons le cas d'un propriétaire enregistré qui a cédé son bâtiment pour affrètement; supposons que l'affrètement ne respecte pas les clauses de l'affrètement et que le propriétaire veuille rentrer en possession de son bien. En vertu du paragraphe BI-6(4), le propriétaire peut demander l'intervention d'un service de police étranger; alors les lois de l'État s'appliquent à bord du navire, cependant dans ce cas, il semble que le propriétaire ne sera pas en position de le faire.

M. Langlois a mentionné le fait que ce type de propriétaire n'aura aucun droit dans les cas de confiscation.

La question des pavillons est un autre cas, qui peut sembler insignifiant, mais qui peut causer beaucoup de problèmes dans la réalité. Il est de pratique courante pour les bâtiments d'arborer ce que l'on appelle les pavillons de compagnie ou les armoiries du propriétaire du bâtiment. C'est une coutume très répandue chez les affrêteurs d'un navire cédé pour un temps déterminé. Aux termes du paragraphe BII-4(3), à la page 45 du bill, seul le propriétaire, c'est-à-dire le propriétaire enregistré ou, dans le cas d'un bâtiment cédé pour affrètement, l'affrètement peut le faire; aux termes du paragraphe 5, quiconque commet ce délit est punissable sur déclaration sommaire de culpabilité. Il est vrai que le gouverneur en conseil peut établir, aux termes du paragraphe 4, des règlements prévoyant la délivrance d'un permis ou d'autorisation permettant à des navires d'arborer tout pavillon, cependant plutôt que d'attendre la promulgation de règlements concernant cette question, nous croyons qu'il devrait y avoir des lois détaillées sur ce sujet et que le paragraphe (3) devra être amendé pour englober le propriétaire enregistré et l'affrètement du bâtiment. C'est le genre de situation qui se produit lorsqu'on commerce sur le marché international; il n'y a pas moyen pour un courtier ou un propriétaire étranger de connaître ces dispositions du moins pas la première fois qu'il vient au pays. L'infraction ne semblera pas tellement grave surtout lorsqu'on permet au propriétaire d'arborer son propre pavillon et qu'on empêche par la même occasion les autres parties ayant des intérêts dans le bâtiment de le faire.

M. Langlois a déjà fait remarquer qu'il y avait une différence importante entre la définition du terme «navire» contenue dans la Loi de l'impôt sur le revenu mentionnée dans les amendements antérieurs, et celle contenue dans le Code, cette dernière étant plus générale, le terme «navire» se rapportant à la description d'un bâtiment, etc. Dans la Loi de l'impôt sur le revenu, «navire» signifie tout bâtiment. Il est difficile de comprendre les raisons pour lesquelles un navire est considéré comme «un navire» dans le Code maritime et qu'il ne l'est pas dans la Loi de l'impôt sur le revenu.

S'il y a des questions, je me ferai un plaisir d'y répondre.

[Text]

The Deputy Chairman: Are there questions with respect to "owner"?

Mr. du Plessis: I would like to return to your discussion of the definition of "marine." I notice in the Oxford Dictionary that there is one other meaning of the word "marine," that is "pertaining to shipping." I just wonder if you had noticed that?

Mr. Barry: I had not, as a matter of fact, but that is similar to Mr. Langlois' judge yesterday. To say that "ship" is pertaining to shipping really does not advance us anywhere. Assuming the bill were passed in its present form, the well-established rule of interpretation would apply, I believe, that the legislature by adding the word "marine" meant to say something and, especially comparing it with the definition contained in the present act, which has no such reference, it is just possible that a court would give effect to this word.

The Deputy Chairman: Are there further questions?

Senator Riley: Does that mean that the title of the bill should be changed?

Mr. Barry: The maritime code?

Senator Riley: No; I was thinking of the Marine Act.

Mr. Barry: Perhaps the Dominion Marine Association should change its title, but that is beyond the scope of my reference!

I would now like to pass to clause BI-1 and submit that on the matter of arrangement this is the beginning of the code and it seems extraordinary that all the definitions are not to be found in the code as to the terms they define. An example, of course, is the Criminal Code. I believe section 1 or section 2 contains the definitions. The few words of the enacting statute are not found in the copies of the Criminal Code now available, but in this case the enacting statute will have to hang around the code like a penumbra and it seems to me that the arrangement needs to be changed in order to make the definition section and, perhaps, other introductory sections, sections of the code itself, rather than being merely attached to it.

I would like to deal for a moment with the preamble, which is clause 2 of the bill which also should, if it is to be adopted, form part of the code. I believe it really is necessary to read the preamble in order to get the full flavour of it:

2. It is hereby declared that, because of technological developments in the field of water transport and other factors that have led to a substantial increase in the use of that mode of transport for commercial, recreational and other purposes, it is necessary to ensure that the law of Canada relating to ships, their use and the responsibilities of their owners is consolidated, modified and extended in order to

a) more adequately recognize and provide for the inter-relationship between the interests of Canadians in the continued and expanded use of that mode of transport and in other economic, sociological and environmental considerations, including traditional considerations related to the safety of life at sea;

[Traduction]

Le vice-président: A-t-on des questions à poser en rapport au terme «propriétaire»?

M. du Plessis: Je voudrais revenir à la définition du terme «maritime». Je remarque qu'il existe dans le Oxford une autre acception du terme «maritime»: «Qui concerne . . . les navires». Je me demande si vous êtes au courant de cette acception?

M. Barry: En fait, je ne l'ai pas remarqué. En fait, cela ressemble au jugement porté, hier, par M. Langlois. Dire qu'un «navire» concerne la navigation ne nous avance guère. Si l'on adoptait le bill dans sa forme actuelle, la règle bien fondée d'interprétation s'appliquerait; je crois qu'on pourrait supposer que les législateurs en ajoutant le terme «maritime» voulait signifier quelque chose et, par comparaison avec la définition contenue dans la loi actuelle, qui n'en fait nullement mention, il est possible qu'un tribunal se base sur ce terme.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: Cela signifie-t-il qu'il faudrait changer le titre du bill?

M. Barry: Ou le Code maritime?

Le sénateur Riley: Non, je parlais de la Loi sur la marine.

M. Barry: Peut-être que la Dominion Marine Association devrait changer son nom, mais je m'éloigne de mon sujet!

Je voudrais maintenant passer à l'étude de l'article BI-1. J'estime que du point de vue disposition, c'est le début du Code; il semble bizarre que toutes les définitions portant sur des termes qu'on veut préciser ne soient toutes contenues dans le Code. Le Code criminel nous fournit un bon exemple. Je pense que les articles 1 et 2 contiennent les définitions. Les quelques termes des lois en vigueur ne se trouvent pas dans les exemplaires du Code criminel; mais dans la situation actuelle, les lois en vigueur vont devoir suivre de très près le Code. Il me semble qu'on devra changer la disposition plutôt que de simplement annexer la partie des définitions et, peut-être, les articles d'introduction et des articles du Code lui-même.

J'aimerais parler du préambule, qui constitue l'article 2 du bill, et qui devrait, si le bill est adopté, faire partie du Code. Je pense qu'il est nécessaire de le lire au complet pour bien en saisir la portée:

2. Il est par les présentes déclaré qu'en raison des progrès techniques réalisés dans le domaine des transports par eau et de certains autres facteurs qui ont amené un accroissement considérable de l'utilisation de ce mode de transport à des fins commerciales, récréatives et autres, il est nécessaire de codifier, modifier et étendre les dispositions du droit canadien concernant les navires, leur utilisation et les obligations de leurs propriétaires, afin

a) de mieux tenir compte de l'interdépendance des intérêts des Canadiens dans l'utilisation permanente et accrue de ce mode de transport et dans d'autres questions d'ordre économique, sociologique et écologique, notamment des questions traditionnelles se rattachant à la sécurité de la vie en mer,

[Text]

(b) express the extent to which such law must, under current conditions, apply to ships and to persons on board ships both within and outside Canadian waters in order to adequately protect legitimate Canadian interests; and

(c) establish a more effective base of Canadian law from which to seek international regulation of shipping for the protection of the environment;

and this Act is enacted in accordance with and for the attainment of those objectives.

Mr. Chairman, honourable senators, I have read that preamble approximately 20 times and I do not understand it— not a word of it.

Senator Smith (Colchester): I do not suppose you are meant to understand it.

Mr. Barry: Well, sir, I do not think anyone is meant to understand it. If I had seen that in a satirical magazine I would have regarded it as a brilliant parody of bureaucratic gobbledegook! I do not believe there is any other way to describe it; paragraphs (a), (b), (c) really do not seem to say anything. I do not see how the preamble can express the extent to which a law applies; it seems to me that a law either applies, or does not apply and there can be no halfway stage.

Senator Smith (Colchester): The drafter was a little careless with his infinitives, also.

Mr. Barry: I had intended to skip the split infinitives; there are two of them. However, it finally dawned on me that in the first four or five lines that reference to "water transport" gets us back to the case that I mentioned this morning, of the drill rig. The preamble seems to assume that the only thing ships do is transport things or, I suppose, people, from point A to point B. With respect, that just is not so. I have given examples of the weather ship, the dredge, perhaps the floating crane, the drilling rig. Perhaps, the sponsors of the bill can explain what they mean. However, it seems to me that this clause should in all probability simply be deleted, because it is likely to cause more harm than good and, in the complex field in which we find ourselves, who is to know what the end result of such a preamble might be when it may balance a finely-hung case between one decision and another?

I would like to go now to section B1-1, which reads as follows:

Except where otherwise provided, this Code applies to all ships within the internal waters, the territorial sea and the fishing zones of Canada and to persons on board such ships.

If we then look at clause B1-20 . . .

Senator Smith (Colchester): Does the reference to the territorial sea refer to the 12-mile limit?

Mr. Barry: At this point, yes, senator. Normally, it is the 12-mile limit. However, the provisions of the proposed code, it

[Traduction]

b) de préciser dans quelle mesure ces dispositions doivent, dans les conditions actuelles, s'appliquer aux navires et aux personnes se trouvant à leur bord, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des eaux canadiennes, afin de protéger convenablement les intérêts légitimes des Canadiens, et

c) d'intégrer au droit canadien des dispositions fondamentales facilitant l'entente sur une réglementation internationale de la navigation en vue de la protection écologique,

la réalisation de ces objets constitue le but de la présente loi.

Monsieur le Président, Honorables Sénateurs, j'ai lu une vingtaine de fois ce préambule et je n'y comprends toujours rien.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suppose qu'on ne veut pas que vous le compreniez.

M. Barry: Monsieur, je pense que personne n'est supposé le comprendre. Si j'avais lu cet article dans un magazine satirique, j'aurais trouvé qu'il aurait été une très bonne parodie de «verbiage administratif». Cela me paraît la seule définition possible; les alinéas a), b) et c) ne veulent absolument rien dire. Je ne vois pas en quoi le préambule définit le champ d'application d'une loi; j'estime qu'une loi s'applique ou ne s'applique pas, et qu'il n'y a pas de demi-mesure.

Le sénateur Smith (Colchester): De plus, celui qui l'a rédigé ne se souciait pas vraiment de ses infinitifs!

M. Barry: J'avais l'intention de sauter les infinitifs séparés; il y en a deux. Cependant, j'ai finalement conclu que le terme «transports par eau» dans les 4 ou 5 premières lignes nous ramène à ce dont j'ai parlé ce matin, aux plates formes de forage. Le préambule semble supposer que les navires ne font que transporter des choses, ou peut-être des personnes, d'un point A à un point B. Je dirais respectueusement que tel n'est pas le cas. J'ai donné l'exemple des bateaux utilisés en météorologie, des dragues, des grues flottantes et des plates formes de forage. Les responsables du projet de loi pourraient peut-être nous expliquer leur point de vue à cet égard. Cependant, il me semble qu'il faudrait selon toute probabilité supprimer tout simplement cet article, parce qu'il risque de faire plus de tort que de bien; de plus, dans ce domaine si complexe, qui pourrait dire quelles pourraient être les conséquences ultimes d'un tel préambule, qui risque d'embrouiller des cas à l'origine très simples.

Je voulais maintenant passer à l'article B1-1 que je cite:

Sauf dispositions contraires, le présent Code s'applique à tous les navires se trouvant dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale et dans les zones de pêche du Canada, ainsi qu'aux personnes se trouvant à bord de ces navires.

Si nous considérons maintenant l'article B1-20 . . .

Le sénateur Smith (Colchester): la mention des eaux intérieures fait-elle allusion à la limite de 12 milles?

M. Barry: A ce stade oui, sénateur. Normalement, il s'agit de la limite de 12 milles. Cependant, il me semble que les

[Text]

seems to me, make it a 12-mile limit all in name, and the extent of jurisdiction given, not merely for protection of natural resources and the environment, and so forth, but in other matters, seems to make the fishing zone the territorial sea in all but name.

I was about to come to that, as a matter of fact, in my comments on B1-20, which defines the right of arrest. The answer to the question of where can one arrest, it seems to me, is contained in clause B1-1, which reads:

Except where otherwise provided, this Code applies to all ships within the internal waters, the territorial sea and the fishing zones of Canada . . .

One can arrest a vessel in those areas, with an exception for the right of passage between one foreign port and another in the fishing zone and the territorial sea. That is contained in clause B1-4(1) on page 22 of the bill. There are specific provisions for enforcement in the territorial sea and the fishing zone in the balance of clause B1-4. Reading those three clauses together, it is our submission that, if a vessel is in internal Canadian waters, there is a right to arrest.

The problem with that, in our submission, is that it constitutes a breach of those treaties with the United States permitting the free passage of U.S. vessels and the commerce of their citizens within internal Canadian waters, and I refer to the Ashburton Treaty of 1842—there is an error in the brief; that should read 1842—article VII, the Washington Treaty of 1871, article XXVI, and the Boundary Waters Treaty of 1909, article I. In the case of the *D. C. Whitney*, a decision of the Supreme Court of Canada in 1906, an attempt to arrest a vessel within internal Canadian waters while that vessel was in movement was held to be a breach of those treaties. The law would seem to be directly on point.

The submission, therefore, must necessarily be to provide a saving clause in clause B1-4 to the effect that the provisions of the code shall not interfere with those treaties.

Clause B1-9 represents another instance of administrative difficulty. Clause B1-9 is derived from section 708 of the Canada Shipping Act, which provides as follows:

Where any foreign ship is detained under this Act . . . notice shall forthwith be served on the consular officer for the country to which the ship belongs at or nearest to the port where the ship is for the time being . . .

Section 708 refers to the situation where the ship is detained. Even that section created administrative difficulties, in that if a ship were detained in say, Newfoundland, it might require notice to be given to a consular officer in Vancouver. That might well be the situation in the case of a vessel belonging to a Pacific Rim country. There is a cognate provision in the Federal Court rules relating to arrests in cases for possession of vessels and crews' wages where the obligation is limited to the consular officer within the province in which the arrest takes place.

[Traduction]

dispositions du Code proposé établissent une limite théorique de 12 milles et l'extension des pouvoirs conférés pour la protection des ressources naturelles, de l'environnement, ainsi de suite et aussi pour d'autres motifs, ne semble pas établir de distinction entre la zone de pêche et la mer territoriale.

En fait, j'allais y arriver à propos de mes remarques sur l'article B1-20, qui définit le droit de saisie. Il me semble que l'article B1-1 donne des éclaircissements à ce sujet, et je cite;

Sauf dispositions contraires, le présent code s'applique à tous les navires se trouvant dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale et dans les zones de pêche du Canada . . .

Il est possible de saisir un navire dans ces zones, exception faite du droit de passage entre deux ports étrangers dans la zone de pêche et dans la mer territoriale. C'est ce que stipule le paragraphe B1-4(1) à la page 22 du Bill. La deuxième partie de l'article B1-4 prévoit certaines dispositions concernant la mer territoriale et la zone de pêche. En comparant ces trois articles, il nous semble possible de dire qu'il est possible de saisir un navire qui se trouve dans les eaux territoriales canadiennes.

Cette disposition est selon nous, une violation des accords conclus avec les États-Unis, autorisant le libre passage des navires américains et les activités commerciales de leurs citoyens au sein des eaux territoriales canadiennes; je veux parler de l'accord Ashburton de 1842; je signale à cet égard une erreur sur le mémoire; il s'agirait de 1842—article VII, Accord de Washington de 1871, article XXVI et de l'accord de 1909 sur les eaux limitrophes, article 1. En 1906, dans l'affaire *D. C. Whitney*, la Cour suprême du Canada avait décidé que toute tentative de saisie d'un navire en mouvement au sein des eaux territoriales du Canada constituerait une violation de ces accords. C'est justement ce que semble viser le projet de loi.

Il faudrait donc prévoir une disposition d'exception à l'article B1-4, selon laquelle les dispositions du Code ne viendraient pas contredire ces accords.

L'article B1-9 constitue un autre exemple de problèmes administratifs. Cet article est tiré de l'article 708 de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui stipule ce qui suit:

Lorsqu'un navire étranger est détenu sous l'autorité de la présente loi . . . un avis doit être immédiatement signifié à l'agent consulaire du pays auquel appartient le navire, au port où se trouve alors le navire ou au port le plus rapproché

Cet article 708 prévoit les cas où le navire est détenu. Il posait des difficultés administratives, car si un navire était par exemple détenu à Terre-Neuve il fallait en aviser un agent consulaire à Vancouver par exemple si le navire appartenait à un pays bordant le Pacifique. Il existe dans les règlements de la Cour fédérale une disposition parallèle relative à la saisie de navires, elle stipule qu'en cas d'arrêt d'un navire et de saisie des traitements de l'équipage, la notification est limitée au bureau consulaire de la province où le navire a été arrêté.

[Text]

The most devastating problem in our submission with this clause is that the reference to detention has been deleted. In the Admiralty Court, probably 90 per cent of the cases arise from cargo claims, and since vessels are normally insured for liability, probably 90 per cent of those cargo claims are cases where there has been no arrest. Notice of the proceedings is served on the agent of the shipping company, if there is an agent in Canada, or service is effected *ex juris*. The ship in such a case will not be in Canada. It will be on the high seas somewhere. It may be possible, with a great deal of effort, to find out where it is. It may be sunk; it may be near Singapore. But under the proposed section, notwithstanding the fact that you have instituted an action against the owner of the ship—with the expectation, perhaps, that if it ever returns to Canada it may be arrested—you will be required to give notice to the consular officer, and it may be the Panamanian Consul in Singapore.

Such a clause would be unworkable. One can appreciate that a nation may have a real interest in learning of the detention of ships, especially in cases of possession where title is involved, in cases involving crews' wages, in cases where repatriation of crew members may be required, and in cases of pollution, but it is our submission that, with the exception of such limited cases, there should be no such obligation of notification. The vessel owner, of course, is going to be well aware in short order that proceedings have been instituted against him and he can take steps to protect himself.

Senator Smith (Colchester): Did I understand you to say that there is a similar provision in the Canada Shipping Act?

Mr. Barry: There is, senator, but it only applies to situations where the vessel has been detained in Canada under the act. The number of detentions under the act is quite limited. There are a few civil proceedings. Stevedores can take action; salvage is another case which might involve detention, and there are administrative proceedings. In those limited number of cases, notice has to be given to the consular officer. By including in the code provisions relating to the arrest of vessels in civil cases, you change the whole picture, with the result that any silly little cargo claim is going to give rise to the obligation of notification whether or not the ship is in Canada.

I should like to go now to clause B1-15. Mr. Langlois dealt with this extensively yesterday, particularly as it relates to the enforcement powers, and I entirely support his remarks on this clause.

The extent, it seems to me, not only of the number of people involved, but the classes of offences involved, is incredibly wide. It states:

Except where otherwise provided, this Code may be enforced by . . .

And then the different classes of persons are listed.

Clause B1-36 provides for ticketable offences where a maximum fine of \$50 applies. Here again, it seems to me, the range of liberty given to these people is really something to take exception to.

[Traduction]

Selon nous le problème le plus grave à propos de cet article tient au fait que la mention de l'arrêt a été supprimée. Environ 90% des cas présentés à la Cour de l'amirauté visent les réclamations concernant les cargaisons, et étant donné que les navires sont normalement assurés contre les risques 90\$ environ de ces réclamations constituent des causes n'impliquant pas un arrêt de navire. L'avis des procédures est adressé au représentant de la compagnie de navigation, si elle a un représentant au Canada ou si la signification s'effectue *ex juris*. Dans ce cas, le navire ne se trouvera pas au Canada, mais quelque part, en haute mer. Il est possible de le situer, après beaucoup de recherches. Il a pu sombrer ou se trouver près de Singapour. Mais en vertu de l'article proposé, nonobstant le fait que l'on ait intenté des procédures contre le propriétaire du navire en pensant peut-être procéder à une saisie s'il revient au Canada il faut en aviser l'agent consulaire, et il pourrait bien s'agir du consul de Panama à Singapour.

Un tel article ne serait pas opérant. Il est vrai qu'un pays peut vouloir être tenu au courant de la saisie d'un navire, particulièrement dans des cas mettant en cause des titres de propriété, les salaires de l'équipage, ou nécessitant le rapatriement des membres de l'équipage, ou peut-être dans des cas de pollution; mais nous estimons qu'à l'exception de ces circonstances, il ne devrait y avoir aucune obligation de notification. Naturellement, le propriétaire du navire apprendrait très vite que des poursuites ont été intentées contre lui, et il aurait alors la possibilité de prendre toutes les mesures pour se protéger.

Le sénateur Smith (Colchester): Avez-vous bien dit qu'il existait une disposition semblable dans la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. Barry: En effet, sénateur, mais elle ne s'applique que lorsque des navires ont été détenus au Canada sous l'autorité de cette loi, ce qui arrive très rarement. Il existe quelques poursuites au civil. Des débardeurs peuvent tenter des poursuites; la détention peut aussi survenir à propos des cargaisons récupérées; il existe aussi des poursuites administratives. Dans ces cas limités, il faut aviser l'agent consulaire. Si l'on prévoit aussi dans le Code des dispositions relatives à la saisie d'un navire dans des actions civiles, on change toute la situation, et toute réclamation banale concernant la cargaison devra être signalée, que le navire se trouve ou non au Canada.

Je voudrais maintenant passer à l'article BI-15. M. Langlois en a parlé longuement hier, notamment en ce qui a trait aux pouvoirs d'application, et je souscris pleinement à ce qu'il dit de cet article.

Ce qui me préoccupe, ce n'est pas seulement le nombre de personnes en cause, mais la liste considérable des catégories d'infractions prévues. Je cite:

Sauf dispositions contraires, peuvent faire appliquer les dispositions du présent Code . . .

Les différentes catégories de personnes sont ensuite énumérées.

L'article BI-36 prévoit des contraventions pouvant atteindre jusqu'à \$50 pour certaines infractions. Encore une fois, j'estime que l'étendue des pouvoirs conférés à ces personnes est exceptionnelle.

[Text]

Clause B1-15 (d) has reference to police officer, police constable, bailiff, constable or other person employed, and reference is made to the service or execution of civil process. There are some difficulties, especially in the province of Quebec, respecting the arrest of ships. The sheriffs in Quebec are wholly unfamiliar with the execution of civil process, except as it relates to the seizure of real estate. This creates a serious problem. It might well be justified to permit that civil proceedings under the code could be enforced by the officials designated in paragraph (d) of clause B1-15. With that sole exception, I support Mr. Langlois' comments. Coming to section B1-16, the same comments apply as to the extent of the matters which are involved. Senator Smith referred to this yesterday on the matter of "reasonable grounds for suspecting that a provision thereof has not or is not being complied with" and the enforcement officers can go on board any ship or enter any premises without a warrant and carry out numerous enforcement proceedings. If one compares this provision with the Narcotics Control Act, for example, one will find that a peace officer, which is normally a RCMP constable under the Narcotics Control Act, has either to obtain a search warrant on the usual basis or can act on the basis of a writ of assistance which, I think, has been a procedure subject to considerable criticism of late. However, in the code we find again that ticketable offences under \$50, under the terms of BI-16 are matters which can be used to go on board any ship, to enter any premises without a warrant, to require the production of documents and to force the master or any other person found on board a ship to give all reasonable assistance in his power to enable the officer or other person to carry out his duties and functions under this code. In the limited time available we have not been able to try to make a suggestion as to what serious offences might justifiably be subject to these provisions, but it is simply incredible that summary conviction offences, for example those carrying fines of \$1,000, should be subject to the incredibly draconian provisions which give the people in the shipping industry even less protection than those suspected of trafficking in narcotics. Another point it seems to me is that under the terms of BI-16 there is nothing to protect professional privilege, for example. If one compares it with section 232 of the Income Tax Act which provides extensive provisions to protect documents which might be privileged, then it is at least arguable that there is no privilege under this section.

The Deputy Chairman: Any further questions on this section?

Mr. Barry: Then, section BI-17 is the first case which I find in the code of something which is extremely common in regulation in maritime matters, and that is the strict liability criminal offence which under section BI-31 on page 40 is a summary conviction offence. This might be the place to mention that under the maritime code the delay for instituting proceedings in summary conviction matters is quadruple compared to that provided for summary conviction matters against

[Traduction]

L'alinéa BI-15(d) mentionne les officiers de police, les agents de polices, les huissiers, constables ou autres personnes employées entre autres à l'exécution des actes judiciaires au civil. La saisie de navire soulève certaines difficultés, notamment au Québec, où les chefs de police ne sont nullement au courant des modalités des actes judiciaires au civil, sauf s'ils concernent la saisie de biens fonciers. Cela crée un problème sérieux, qui justifierait bien que l'on autorise l'application des actes judiciaires au civil sous l'autorité du Code par les officiers désignés à l'alinéa (d) de l'article B-15. A cette seule exception près, je souscris au point de vue de M. Langlois. Quant à l'article BI-16, les mêmes remarques s'appliquent à propos de l'étendue des questions traitées. Le sénateur Smith en a parlé hier à propos des « motifs raisonnables de soupçonner qu'une disposition de celui-ci n'a pas été ou n'est pas respectée, » en soulignant que les agents d'application peuvent monter à bord de tout navire, pénétrer sans mandat dans tout local pour exécuter diverses procédures d'application. Si l'on compare cette disposition à celles de la Loi sur les stupéfiants, par exemple, on constate qu'un agent de la paix, qui sous l'autorité de cette loi est normalement un agent de la GRCR, doit obtenir un mandat de perquisition, selon les modalités ordinaires, ou agir en vertu d'un bref de main-forte, procédure qui a récemment fait l'objet de critiques considérables. Cependant, le Code stipule encore une fois qu'en cas de contraventions de moins de \$50 pour infractions stipulées aux termes de l'article BI-16 des agents pourraient monter à bord de tout navire, pénétrer sans mandat dans tout local, exiger certains documents, et demander au capitaine ou à toute autre personne à bord de leur fournir toute l'aide raisonnable pour leur permettre de s'acquitter des devoirs et fonctions que leur confère le Code. Dans le peu de temps dont nous disposons, nous n'avons pas été en mesure de nous demander quelles infractions graves pourraient être raisonnablement visées par ces dispositions, mais il est incroyable que des infractions punissables sur déclaration sommaire de culpabilité, impliquant par exemple des amendes de \$1,000 fassent l'objet de dispositions aussi draconiennes, et accordant aux personnes travaillant dans la marine marchande une protection encore moins grande que celle dont bénéficient des personnes soupçonnées de se livrer au trafic de stupéfiants. Par ailleurs, il me semble que l'article BI-16 ne prévoit rien par exemple pour assurer la protection que garantit le secret professionnel. Si l'on compare cette disposition avec l'article 232 de la Loi de l'impôt sur le revenu, qui prévoit de nombreuses dispositions visant à protéger des documents qui pourraient être secrets, il devient évident que cet article ne prévoit aucun privilège.

Le vice président: Y a-t-il d'autres questions au sujet de cet article?

M. Barry: Je dirais que l'article BI-17 prévoit pour la première fois dans le Code un élément extrêmement courant dans les règlements concernant les questions maritimes; il s'agit de l'infraction criminelle de responsabilité absolue, qui, aux termes de l'article BI-31 à la page 40 est une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité. Il serait peut-être opportun d'indiquer qu'aux termes du Code maritime le délai dans lequel des poursuites peuvent être intentées

[Text]

the rest of the community, that the maximum prison term of one year is double that for the rest of the community and that the maximum fine of \$2,000 is quadruple that for the rest of the community. I refer to section BI-30 on page 39 for penalties, and to clause BI-38 on page 42 for the delay. In fact to say that the delay is quadrupled—the ordinary six month delay for summary conviction matters—is understating the case. It is two years from the time that the subject matters of the proceedings arise, or two years after a person out of Canada returns or comes into Canada whichever is the greater.

Senator Smith (Colchester): But is there not a general belief that things are so much different at sea that they do, in fact, require somewhat greater penalties than similar offences would deserve if committed on land, arising out of the history of navigation.

Mr. Barry: It seems to me to be a matter of philosophy. It seems to be entirely inconsistent that a different attitude is taken between the seamen and the landsman. The seaman is no longer a child of the admiralty as he once was, and if stiff penalties deter the commission of offences, perhaps the rule should be a universal one.

Senator Smith (Colchester): Perhaps the belief is just based a little on something else, namely that at the same act on the sea and on land has very different degrees of seriousness, or may have, in the sense that an act on land may be relatively insignificant but at sea it may create dangers for many people. I am not arguing in favour of the bill but I do wonder if there is not such an ancient belief.

Mr. Barry: Well, that is true, except that the code refers in numerous instances to people on land. It refers to ship owners who do not usually go to sea any more in the normal course, and they are covered by the same penalties as are ship agents, and they are also subject to these quadruple penalties. Perhaps this is the place to come to another matter which is that the common law crime of misprision of felony which consists of failing to denounce a crime to the authorities when it has been committed, and which was abolished with the enactment of the Criminal Code in 1949 or 1950, has been revived for ship captains. Clause BI-27 on page 38 and BI-28 also refer to this. Failure to denounce an indictable offence is itself an offence. This, I submit with respect, is an iniquitous provision and it is not the sort of thing, it seems to me, that ship owners are likely to spend a great deal of time impressing on their masters, and given the sort of offences which are not unheard of in the case of difficulties of labour relations, it seems to me that there is going to be a very great chance that masters who are in ignorance of this provision are going to find themselves in a situation where nobody is really expecting them to report these

[Traduction]

est quadruplé dans les cas de déclaration sommaire de culpabilité par rapport au délai prévu dans les cas de déclaration sommaire de culpabilité applicable au reste de la collectivité, que la peine d'emprisonnement maximale d'un an et le double de celle qui est applicable au reste de la collectivité, et que l'amende maximale de \$2,000 est quatre fois plus élevée que celle qui est applicable au reste de la collectivité. Il s'agit de l'article BI-30 à la page 39 qui prévoit des peines, et de l'article BI-38 du bill à la page 42 qui prévoit le délai. En fait, dire que le délai est quadruplé, le délai ordinaire étant de six mois pour les cas de déclaration sommaire de culpabilité, ne constitue encore qu'un euphémisme. Il s'agit d'un délai de deux ans à partir de la date où s'est produit le fait qui a donné lieu aux procédures, ou lorsque le prévenu ne se trouve pas au Canada à ce moment-là, dans un délai de deux ans après cette date ou dans l'année qui suit la date où il vient pour la première fois au Canada, selon celui de ces délais qui expirera le dernier.

Le sénateur Smith (Colchester): Mais ne croit-on pas en général que les situations sont tellement différentes en mer, qu'en fait, elles exigent des peines plus sévères que celles qu'entraîneraient des infractions commises sur la terre ferme, croyance qui est due à l'histoire de la navigation.

M. Barry: Il me semble que ce soit une question de point de vue. Il me semble complètement illogique qu'on adopte une attitude différente à l'égard du marin et du terrien. Le marin n'est plus à la merci de l'amirauté comme c'était le cas autrefois, et si des peines sévères dissuadent de commettre des infractions, peut-être cette règle devrait être générale.

Le sénateur Smith (Colchester): Cette croyance est peut-être fondée sur d'autres raisons, notamment que la gravité de la même action commise en mer et sur terre varie, ou, en ce sens qu'une action commise sur la terre ferme peut être relativement insignifiante, mais en mer elle peut entraîner des dangers pour de nombreuses personnes. Je ne présente pas d'argument en faveur du bill, mais je me demande si cette vieille conception n'intervient pas ici.

M. Barry: C'est exact, sauf que dans de nombreux cas le code s'applique à des terriens. Il s'applique aux propriétaires de navires qui normalement ne naviguent plus, et ils sont passibles des mêmes peines que les capitaines de navires, et également de ces peines quadruplées. C'est peut-être le moment d'aborder une autre question, soit que le délit de non-dénonciation de crime qui relevait du droit coutumier et qui consiste à négliger de signaler un délit aux autorités, lorsqu'il a été commis, a été aboli à la suite de la promulgation du Code criminel en 1949 ou en 1950, puis mis de nouveau en vigueur en ce qui concerne les capitaines de navires. Il en est fait mention aux articles BI-27 et BI-28, à la page 38. Le fait de ne pas signaler une infraction punissable est lui-même une infraction. Je vous ferai observer en toute déférence, que cette disposition est inique; il me semble que ce n'est pas le genre de notions que les propriétaires de navires s'efforceront, selon toute probabilité, d'inculquer à leurs capitaines, et étant donné le genre d'infractions qui ont déjà été commises dans le cas de difficultés dans le domaine des relations de travail, il me semble très probable que des capitaines qui ne sont pas au

[Text]

offences until some unfortunate master is going to be subject to criminal prosecution for an offence which is unique to him, although it once applied to the entire community. Perhaps it should apply to the entire community.

Senator Smith (Colchester): Is it contained in the present act?

Mr. Barry: In the present Criminal Code?

Senator Smith (Colchester): No, the present Shipping Act.

Mr. Barry: Oh, no, senator.

Senator Smith (Colchester): So I suppose your argument is that once this crime existed, then it ceased to exist and now it is brought back for the sea.

Mr. Barry: For ship captains only. That is correct.

Returning to clause BI-17, this, as I began to say, is one of a very large number of strict liability offences. If one compares it with section 118 of the Criminal Code relating to the obstruction of police officers, one finds that the Criminal Code section refers to "wilfully obstructs". There is no such provision here and there seems to be a serious danger that if what a person does in fact obstructs, whether it is intended to or not, it will render him liable to prosecution under this section. An example can easily be thought of; a ship loads its cargo and in the normal course will, on the completion of loading, sail, very likely to another port in Canada. In any event, it will be some time before he gets to the 200 mile limit. So can a police officer call up and say, "I have a warrant to serve on you", and then take his sweet time to arrive? Should the vessel sail, and bearing in mind that its running costs are in the order of \$10,000 per day on a maximum sized laker, for example, can a charge be laid under BI-17 against the vessel master or against the vessel agent? If it is a strict liability offence, then it is certainly arguable that that is the case. It is submitted that the clause needs reconsideration in consequence.

I now come to "detention" clause BI-19, and I should preface my comments on this clause by saying that until the Federal Court Act of 1970, it was not possible to arrest a Canadian ship for civil process, that is to say a ship whose owner was resident in Canada, over whom, therefore, the courts would have personal jurisdiction. The reason is, I think, obvious. The necessity to arrest a vessel to compel the appearance of the owner to acquire jurisdiction over the case is not necessary; the court has jurisdiction in any event. On that basis it is our submission that, while it might be necessary to detain a foreign ship in relation to offences under the code, such a provision is totally unnecessary as regards Canadian

[Traduction]

courant de cette disposition, se trouvent dans une situation où personne ne s'attend réellement à ce qu'ils signalent ces infractions, jusqu'à ce que des poursuites soient intentées contre un malheureux capitaine pour une infraction qui s'applique seulement à lui, bien qu'autrefois elle s'appliquait à l'ensemble des citoyens. En fait, elle devrait peut-être s'appliquer à l'ensemble des citoyens.

Le sénateur Smith (Colchester): Cette disposition est-elle prévue dans la loi actuelle?

M. Barry: Dans le Code criminel actuel?

Le sénateur Smith (Colchester): Non, dans la loi sur la marine marchande du Canada actuellement en vigueur.

M. Barry: Oh non, sénateur.

Le sénateur Smith (Colchester): Par conséquent, je suppose que votre argument est qu'autrefois ce délit était prévu, puis il a cessé de l'être et actuellement il est à nouveau prévu, mais seulement dans le Code maritime.

M. Barry: Seulement dans le cas des capitaines de navires. C'est exact.

Revenons à l'article BI-17 du bill, comme j'avais commencé à dire, il s'agit d'une des nombreuses infractions impliquant la responsabilité. Si on le compare à l'article 118 du Code criminel qui a trait à l'obstruction aux agents de police, on constate qu'il est stipulé à l'article du Code criminel «volontairement entrave». Le présent article ne renferme pas de dispositions de ce genre, et il semble qu'il y ait un grave danger que si une personne gêne un agent de police dans l'exercice de ses fonctions, qu'elle le fasse intentionnellement ou non, elle sera passible de poursuites aux termes du présent article. On peut évoquer facilement un exemple, un navire charge sa cargaison et normalement après l'achèvement du chargement il se rendra très probablement à un autre port du Canada. De toute façon, il faudra du temps avant qu'il atteigne la limite des 200 milles. Par conséquent un agent de police peut-il téléphoner au capitaine et dire: «J'ai un mandat d'amener contre vous», et ensuite prendre tout son temps pour arriver? Si le navire est parti, et il ne faut pas oublier que les frais d'exploitation de navires des Grands Lacs de tonnage maximum sont de l'ordre de \$10,000 par jour, par exemple, le capitaine ou l'agent du navire est-il passible de poursuites aux termes de l'article BI-17? S'il s'agit d'une infraction qui implique la responsabilité, par conséquent, il est certainement discutable que c'est le cas. Je fais observer qu'il est nécessaire de réexaminer l'article du bill en conséquence.

J'aborde maintenant l'article BI-19 du bill qui prévoit la «rétention» et je devrais d'abord faire remarquer qu'avant l'adoption de la loi sur la Cour fédérale de 1970, il n'était pas possible de procéder à la rétention de navires canadiens pour une infraction en droit civil, c'est-à-dire lorsqu'était en cause un navire dont le propriétaire résidait au Canada, et qui relevait par conséquent de la compétence des tribunaux canadiens. A mon avis, la raison est évidente. Il est inutile de retenir un navire pour obliger son propriétaire à comparaître dans le but de s'assurer qu'un tribunal aura compétence pour juger le cas. Le tribunal est compétent de toute façon. A la lumière de ce fait, nous faisons observer que, bien qu'il puisse

[Text]

ships engaged in the coasting trade or in trade in internal waters.

Again, the right of detention is incredibly draconian because of the terms of the bill. Again, offences under this code, any summary conviction offence, the \$50 ticket offences under Clause BI-36, can all result in detention of a vessel, and it is probable that the time involved in releasing detention will result in financial penalties for the vessel in excess of the maximum penalty imposable by way of fine.

The next comment on this clause refers to subsection (5):

Where none of the conditions set out in subsection (4) that would authorize the giving of clearance in respect of a ship to which a detention order made under subsection (1) relates are met within thirty days after the day on which the detention order is made, the ship is subject to forfeiture.

As I say in my brief, in our submission there is one law for the rich here and one for the poor. If you have the liquidity to put up security you keep your vessel in operation trading. If you do not, not only are you exposed to paying the fine which the well-heeled will have to pay, but you will lose the income from the vessel during the period of the case; and if you still cannot pay, not only do you suffer the amount of the maximum fine but you are subject to losing an amount equal to the value of the vessel. It is our submission that, even if an owner cannot put up security, he should at worst be entitled to the repaid any proceeds of the sale under execution after deduction of the amount of the penalty.

There is in this situation the inevitable problem with shipping arrest matters that things may deteriorate during the time of detention. There should, therefore, in our submission, be at least a provision that where deterioration is likely to take place, perhaps with the consent of the accused there be a possibility of selling the detained vessel. The problem is that a ship for example, if not winterized, water drained out of lines and so on, can become virtually unusable and scrap after a winter in Canadian waters. Winterization is an expensive matter; it can cost some \$20,000. If you have an accused with a liquidity crisis who cannot raise the funds there will be nothing but scrap left by the following spring.

Senator Riley: I believe Mr. Langlois raised the question of the type of security yesterday.

Mr. Barry: Yes, sir. I must confess that it is very difficult to see what could be done in legislation on this matter. In practice there is a very interesting situation, and that is with relation to the security which ships have to put up before

[Traduction]

être nécessaire de retenir un navire étranger dans le cas d'infractions commises aux termes du Code, une telle disposition est complètement inutile dans le cas de navires canadiens qui font la navigation marchande dans nos eaux intérieures.

Là encore, le droit de rétention est incroyablement draconien à cause des dispositions du bill. Là encore, les infractions aux termes du présent Code, toute infraction sur déclaration sommaire de culpabilité, l'amende de \$50 aux termes de l'article BI-36 du bill, peuvent tous entraîner la rétention du navire, et il est probable que le temps nécessaire pour obtenir la levée de l'ordonnance de rétention entraînera des pertes financières pour le propriétaire du navire, qui dépasseront le maximum de la peine qu'on peut lui infliger sous forme d'amende.

L'observation suivante sur le présent article du bill, porte sur le paragraphe (5):

(5) Un navire ayant fait l'objet d'une ordonnance de rétention rendue en vertu du paragraphe (1) peut être confisqué lorsque aucune des conditions exposées au paragraphe (4) et permettant de lui donner congé n'est remplie dans les trente jours de la date du prononcé de cette ordonnance de rétention.

Comme je le signale dans mon mémoire, nous faisons observer qu'il y a ici une loi pour les riches et une loi pour les pauvres. Celui qui dispose de liquidités suffisantes pour verser une garantie, peut permettre à son navire de poursuivre sa navigation marchande. Dans le cas contraire, non seulement est-on exposé à payer l'amende que les riches devront payer, mais durant la période du procès on perd le revenu que rapporte le navire; et si on ne peut tout de même pas payer la garantie, non seulement doit-on payer le montant de l'amende maximale, mais on est susceptible de perdre un montant égal à la valeur du navire. Nous faisons observer que, même si un propriétaire ne peut pas verser la garantie, en mettant les choses au pire il devrait avoir le droit d'obtenir tout produit de la vente en cours aux termes des dispositions de la loi, après que le montant de l'amende aurait été déduit.

Dans ce genre de situation il se pose un inévitable problème en ce qui concerne les saisies de navires: ceux-ci peuvent se détériorer durant la période de rétention. Par conséquent, nous faisons observer qu'on devrait au moins prévoir que, lorsque la détérioration est susceptible de se produire, il serait possible de vendre le navire saisi, peut-être avec le consentement de l'accusé. Le problème est qu'un navire, par exemple, s'il n'est pas préparé pour l'hiver, par exemple l'assèchement des canalisations et d'autres mesures, peut devenir pratiquement inutilisable et être envoyé à la ferraille après un hiver dans les eaux canadiennes. La préparation pour l'hiver est coûteuse, son coût peut s'élever à \$20,000. Si un accusé a des difficultés financières et ne peut obtenir les fonds nécessaires, au printemps suivant il ne restera que de la ferraille.

Le sénateur Riley: Hier, je crois que M. Langlois a soulevé la question du genre de garantie.

M. Barry: Oui monsieur. Je dois admettre qu'il est très difficile d'envisager des dispositions qu'on pourrait adopter dans une mesure législative sur ce sujet. Dans la pratique il y a une situation très intéressante, et il s'agit de la garantie que les

[Text]

navigating in Arctic waters. A ship must up a guarantee for I believe, \$35 million. Perhaps Mr. Smith will correct me if I am wrong on the amount. The federal government is prepared to accept a letter of undertaking from any of the protection and indemnity associations which were mentioned yesterday, which are ship owners' mutual liability associations, for such an amount. If I thought there was some way of writing that into the bill I would suggest provisions that perhaps such letters of undertaking be accepted. In practice they are accepted. That is a matter for the committee. Given the readiness of the department to accept such letters of undertaking, the requirement to put up a bond in a forfeiture case becomes even more dubious than was mentioned yesterday.

Senator Smith (Colchester): Why, if it is satisfactory in practice, is it not possible to put it into legislation?

Mr. Barry: Perhaps it is. This has been done at the last moment, and I would be happy to give any further explanation of how that system works, perhaps in co-operation with Mr. Smith. The P & I clubs, themselves representing in effect the merchant shipping owners of the world, including Canadian merchant shipping owners, who are entered with these clubs, would be delighted to see such a provision.

Senator Riley: In respect to pollution, is this levy of 50 cents a ton or barrel still in effect?

Mr. Barry: Not presently. I spoke to the administrator of the fund last fall; at that time he had, I think, \$40 million in his hands, and to date he had paid out \$379, if my memory serves me correctly. The money is still there, but they have stopped the levy for the time being. That is, of course, a separate matter from security. I should say that in pollution cases, where the maximum fine is \$100,000 per offence, this same situation of letters of undertaking does work in practice, and really works quite well.

If it is possible to spell out the letter of undertaking situation here, it would certainly be desirable to spell it out in respect of pollution, which is governed by provisions of the Canada Shipping Act. Again we have the same difficulty that, since our submissions can only relate to Books I and II, which are the only ones in any form, it is impossible to predict the implication of these very general clauses, the definition clause and the introductory Book I clause, on Books II, III, IV, V, whatever is going to come. It seems to me that it will create serious difficulty for the industry. When we come back to Book V and suggest that, having seen Book V, maybe Book I needs to be changed, one would not be surprised to hear that we had been over Book I umpteen times. It becomes almost impossible to see what the effects of the subsequent books on these provisions will be. To introduce legislation of this type piece-meal, it seems to me, would be similar to trying to introduce the first 50 sections of the Bills of Exchange Act as

[Traduction]

propriétaires de navires doivent verser avant que ceux-ci puissent s'engager dans les eaux arctiques. Le propriétaire d'un navire doit verser une garantie je crois de 35 millions de dollars. Peut-être que M. Smith pourra apporter une rectification si je me trompe sur le montant. Le gouvernement fédéral est disposé à accepter pour un tel montant, une lettre de garantie délivrée par l'une ou l'autre des associations de protection et d'indemnisation qui ont été mentionnées hier et qui sont des associations de cautionnement mutuel de propriétaires de navires. Si je connaissais un moyen permettant de le stipuler dans votre bill, je proposerais qu'il soit prévu que de telles lettres de garantie soient acceptées. En pratique elles le sont. C'est au Comité d'en décider. Étant donné que le ministre est très disposé à accepter ces lettres de garanties, la prescription de verser une caution dans les cas de saisie, devient encore plus douteuse qu'on ne l'a fait remarquer hier.

Le sénateur Smith (Colchester): Si cette méthode est satisfaisante dans la pratique, pourquoi n'est-il pas possible de la prévoir dans la mesure législative?

M. Barry: Peut-être que c'est possible. Cela a été fait à la dernière minute, et je serais heureux de fournir d'autres explications sur le fonctionnement de ce système, peut-être avec la collaboration de M. Smith. Les associations de P. et I., eux-mêmes représentant en effet les propriétaires de navires marchands dans le monde, y compris les Canadiens, qui font partie de ces associations; ils seraient heureux de voir insérer une telle disposition dans le bill.

Le sénateur Riley: En ce qui concerne la pollution, le prélèvement de 50 cents la tonne ou le baril est-il encore en vigueur?

M. Barry: Pas actuellement. L'automne dernier j'ai parlé à l'administrateur de la caisse, et à ce moment-là il y avait 40 millions de dollars dans la caisse, et jusqu'à ce jour il n'avait versé que 379 dollars, si mes souvenirs sont exacts. Ces fonds sont encore là, mais pour l'instant on n'effectue pas de prélèvement. Bien entendu, il s'agit d'une question distincte de la garantie. Je dirais que dans les cas de pollution, lorsque l'amende maximale s'élève à \$100,000 par infraction, dans la pratique ces lettres de garanties sont exigées et les résultats sont satisfaisants.

S'il est possible d'expliquer ici la question des lettres de garantie, il serait certainement souhaitable de le faire en ce qui concerne la pollution, qui est régie par des dispositions de la loi sur la marine marchande du Canada. Là encore nous nous heurtons à la même difficulté, puisque nos observations ne peuvent porter que sur les livres 1 et 2, qui sont les seuls qui aient été imprimés, il est impossible de prévoir les répercussions des articles très généraux du bill, l'article qui renferme les définitions et l'article d'introduction du livre I, sur les livres II, III, IV, V, quels que soient ceux qui seront publiés. Il me semble que cela créera de graves difficultés à notre industrie. Lorsque nous revenons au livre V et que nous proposons, après avoir étudié le livre V, que peut-être le livre I a besoin d'être modifié, on ne devrait pas être surpris d'apprendre que nous avons étudié le livre I pour la énième fois. Il est presque impossible de connaître l'incidence qu'auront les livres subséquents sur ces dispositions. La présentation par tranches de

[Text]

to how they will relate to the other 150 sections, which is impossible to say.

Senator Smith (Colchester): By the way, Mr. Chairman, I wonder if the clients of the witness were consulted by the departmental draftsmen in relation to these matters?

Mr. Barry: I do not have as full a knowledge on that subject as I should, sir. I believe the Dominion Marine Association, apart from matters of policy, as I said, did hold some meetings. However, fundamentally with respect to the details of the proceedings the members relied on the consultations with various other bodies, such as the Canadian Bar Association and the Shipping Federation of Canada and others.

Senator Smith (Colchester): I would like to ask, if I may and I am sure you did not mean to avoid it, a direct answer as to whether you have knowledge as to there being consultation with your clients by representatives of the Department of Transport, the Department of Justice or any other department, with relation to the contents of the legislation we are now examining?

Mr. Barry: There was some consultation, sir, or there were meetings, arranged by one side or the other; I am not sure which. I should be happy to provide the committee with further details; I do not have them in my possession at this time.

Senator Smith (Colchester): Thank you.

Senator Riley: Mr. Chairman, I believe in answer to that same question, Mr. Langlois said no with respect to his clients yesterday; is that correct?

Mr. Barry: I do not recall, but I would not be at all surprised. However, I can add that there were serious difficulties in communication.

The Deputy Chairman: Perhaps Mr. Mahoney could answer that question.

Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport, (Maritime Code), Department of Transport: Mr. Chairman, I would be quite prepared to make a statement with respect to that, following the appearance of this witness.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Mr. Barry: Perhaps I should clarify the question, Mr. Chairman, if I may?

The Deputy Chairman: Yes, please.

Mr. Barry: Should I provide the committee with such information as we have on that point?

The Deputy Chairman: It all depends on the type of statement Mr. Mahoney makes. Following his statement, we can see what to do; is that satisfactory to you?

Mr. Barry: Thank you, sir. I will turn now to clause BI-20, at page 31, relating to civil arrest. We entirely support the comments of Mr. Langlois on this matter and his suggestion that, in effect, I believe, either the Federal Court Act provisions with respect to the same matter be repealed with an

[Traduction]

cette loi correspondrait à une tentative d'adoption des 50 premiers articles de la Loi sur les lettres de change: il serait impossible de déterminer quels liens ils ont avec les 150 autres articles.

Le sénateur Smith (Colchester): En passant, monsieur le président, je me demande si les rédacteurs ministériels ont consulté les clients du témoin à l'égard de ces questions?

M. Barry: Je ne suis pas aussi bien renseigné que je pourrais l'être à ce sujet, monsieur. Je crois que la Dominion Marine Association tient de fait, des réunions qui ne portent pas, comme je l'ai dit, sur des questions de principe. Néanmoins, pour les détails des délibérations les membres se sont essentiellement fiés aux consultations tenues avec divers autres organismes, tels que l'Association du barreau canadien et la Fédération maritime du Canada.

Le sénateur Smith (Colchester): Si vous me le permettez, et je suis certain que vous ne vouliez pas éviter le sujet, j'aimerais poser une question directe: savez-vous si des représentants du ministère des Transports, du ministère de la Justice ou de tout autre ministère, ont consulté vos clients à l'égard du contenu de la loi que nous examinons à l'heure actuelle?

M. Barry: Il y a eu des consultations, monsieur, ou des réunions organisées par l'une ou l'autre partie; je ne sais pas au juste laquelle. Je serai heureux de faire parvenir de plus amples détails aux membres du comité. Je ne les ai pas avec moi.

Le sénateur Smith (Colchester): Merci.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je crois que M. Langlois a répondu hier à cette question lorsqu'il nous a dit que ce n'était pas le cas pour ses clients; est-ce exact?

M. Barry: Je ne me souviens plus, mais je n'en serais pas du tout surpris. Cependant, je peux ajouter que nous avons eu de la difficulté à nous comprendre.

Le vice-président: M. Mahoney pourrait peut-être répondre à cette question.

M. J. J. Mahoney, conseiller spécial du ministre des Transports, (Code Maritime), ministère des Transports: Monsieur le président, je serai prêt à répondre à la question lorsque ce témoin aura pris la parole.

Le vice-président: Merci, monsieur Mahoney.

M. Barry: Je pourrais peut-être préciser la question, monsieur le président, si vous me le permettez.

Le vice-président: Oui, s'il vous plaît.

M. Barry: Devrais-je fournir au comité les renseignements que nous avons jusqu'à maintenant?

Le vice-président: Cela dépendra de la déclaration de M. Mahoney. Lorsqu'il aura parlé, nous verrons ce qu'il convient de faire; cela vous va-t-il?

M. Barry: Oui, merci, monsieur. Je passerai maintenant à l'article BI-20 du bill, page 31; il porte sur la saisie d'un navire dans le cadre d'une procédure civile. Nous sommes tout à fait d'accord avec les commentaires de M. Langlois à cet égard et avec sa proposition, à savoir, je crois, que les dispositions de la

[Text]

incorporated reference to this code, or it be done the other way around and these provisions all be included in the Federal Court Act.

In my opinion one important question which is not clear in the law at present does arise, which is very important from a financing point of view. That is contained in section BI-20(1)(b), lines 28 to 37, referring to the right to arrest a vessel whether or not a change in ownership has taken place. The traditional admiralty law has been that a claimant must prosecute his claim with diligence. If he does not and if a vessel is sold to a purchaser in good faith without notice of such a claim, the claim against the vessel itself will be extinguished by laches; this is important, because—

The Deputy Chairman: What is the meaning of “laches”?

Mr. Barry: “Laches” means negligence. This is important, in our submission, because in the first place it is still the law, or at least it is still the law until the coming into force of section BI-20. Secondly, such matters as collision and salvage claims will outrank the claims of mortgage creditors and, since collision, salvage and the like do not have to be registered, there is no way by which the mortgage creditor can ascertain the situation. If the mortgage is in connection with a purchase, there is no way even the purchaser can, short of relying on the word of his vendor. The vendor may well give an undertaking in that respect, but the undertaking may be worthless.

At lines 28 to 43 it is provided that no person who knows, in effect of an arrest, shall give clearance unless he has reasonable grounds to believe that the ship has been (cleared) from arrest.

This is a very necessary administrative provision and a reference to the definition at page 3 of the bill reads as follows:

“clearance”, in relation to a ship in Canadian waters, means an authorization for the ship to proceed in those waters given by an officer of customs or by any other person empowered by an Act of Parliament to give such an authorization;

Subclause (2) may be a statement of the existing law, but it is not clear. It seems that the obligation under the code is clear and by implication from this subsection there is absolute absence of obligation to refuse clearance to a vessel which has been seized in execution in the Federal Court—“Seizure in execution” is not the same as “arrest” or which has been seized in execution in a provincial court, or which has been seized or attached before judgment in a provincial court. A number of the provinces have seizure before judgment provisions.

Major problems have arisen during the last four or five years with ships simply disregarding the judicial process. In 1973 in Halifax a ship encountered difficulties of various sorts and simply took in her lines and sailed. There was *Halcyon the Great*, a super tanker at Come-By-Chance. There was the tanker *Kenko Maru* a few years ago at Baie Comeau and a Danish ship last fall in Saint John, New Brunswick. There was

[Traduction]

Loi sur la Cour fédérale concernant cette affaire soient abrogées en vertu d'une référence insérée dans ce code, ou autrement, et que toutes ces dispositions soient comprises dans la Loi sur la Cour fédérale.

À mon avis, il reste un aspect de la loi à éclaircir puisqu'il concerne de près le financement. Il s'agit de l'alinéa BI-20(1)b), lignes 31 à 40 qui porte sur le droit de saisir un navire, qu'il ait changé ou non de propriétaire. Selon la loi traditionnelle sur l'amirauté, un requérant doit présenter sa demande avec diligence. Dans le cas contraire, la demande visant le navire lui-même devient nulle et sans effet, en vertu du principe de délai immotivé, si le navire est vendu de bonne foi par son propriétaire qui n'a pas été avisé de l'existence d'une telle demande. C'est un aspect important puisque...

Le vice-président: Que signifie: «délai immotivé»?

M. Barry: «Délai immotivé» est synonyme de négligence. Il s'agit, selon nous, d'un aspect important, tout d'abord parce que la disposition a toujours force de loi, du moins jusqu'à ce que l'article BI-20 entre en vigueur. Ensuite, les questions telles que l'abordage et le sauvetage ont préséance sur les demandes des créanciers hypothécaires. Par ailleurs, puisque l'abordage et le sauvetage, etc., ne doivent pas être enregistrés, ce créancier n'a aucun moyen de connaître à fond le contexte donné. Si l'hypothèque est prise lors d'un achat, l'acheteur ne peut pas non plus connaître la situation en cause; il doit croire son vendeur sur parole. Or, le vendeur peut bien mentir en donnant sa promesse.

En vertu des lignes 31 à 45, quiconque sait qu'un navire a été saisi ne doit lui donner congé à moins d'avoir des motifs raisonnables de croire qu'il a été libéré.

Il s'agit d'une disposition administrative indispensable et la définition donnée à la page 3 du bill est aussi libellée:

«congé» désigne, relativement à un navire se trouvant dans les eaux canadiennes, l'autorisation d'y faire route que lui donne un préposé aux douanes ou une autre personne ayant reçu, par une loi du Parlement, le pouvoir de le faire;

Le paragraphe (2) peut être tiré de la loi actuelle, mais il n'est pas clair. En vertu du code, l'obligation semble claire et, par induction, il semblerait que ce paragraphe ne prévoit aucune obligation de refuser de donner le congé à un navire mis sous séquestre en vertu de la Loi sur la Cour fédérale—et «mise sous séquestre» n'est pas synonyme de «saisie»—ou en vertu d'une ordonnance rendue par un tribunal provincial, ou encore mis sous séquestre ou frappé d'interdiction avant qu'un tribunal provincial ne tranche la question. Un certain nombre de provinces ont des dispositions prévoyant la mise sous séquestre avant qu'une ordonnance ne soit rendue.

Des problèmes majeurs se sont présentés au cours des quatre ou cinq dernières années lorsque des navires ont fait fi du processus judiciaire: en 1973, à Halifax, un navire a connu des difficultés de toutes sortes et a levé l'ancre. Il y a eu le super bateau-citerne *Halcyon the Great* à Come-by-Chance; le *Kenko Maru*, il y a quelques années, à Baie-Comeau et, l'automne dernier, un navire danois à Saint John's, au Nou-

[Text]

a ship *Answer*, which had some fairly well publicized shenanigans in the lower Gulf about two years. Those instances come immediately to mind and there may be others.

However, really the marshal or bailiff is not in a position to enforce the continued presence of a ship in Canadian waters nearly as well as can the customs authorities, who have writs of assistance which, I believe, will permit them to call in the coast guard or the armed forces for enforcement. It seems to me that respect for the law requires that a person who operates a blanket control system over the comings and goings of vessels should not permit the going of a vessel if he has been put on notice that the vessel is under seizure or arrest.

In clause BI-21 there is a discrepancy between the English and the French versions in line 9. The English version refers to "... reasonable and probable grounds for believing ..."; the word "probable" has been omitted from the French version.

A comparison between "seizure" under section BI-21 and "detention" under section BI-19 can lead one to the conclusion that when a vessel is detained it remains in the possession of the owner and the crew remains aboard and so forth. The comparison with the word "seizure", and, especially, the French version "sous séquestre," rather strongly suggests that immediately upon seizure the crew can be taken off the vessel.

It is submitted that even in the case of detention, given that there is a possibility that security may be put up, there should be no removal of the crew in the ordinary course until a reasonable opportunity has been afforded for security to be put up.

Senator Riley: In respect of the arrest and detention of a ship, on whom does the onus fall for the protection of that ship while it is under detention?

Mr. Barry: I was about to come to that, senator. There is less than nothing in the bill at this point in time. Clause BI-21(4) states that if perishable cargo is on board, it may be sold. The implication seems to be that a ship, perishable or not, cannot be sold. A ship without personnel on board which passes a winter in Canadian waters without being winterized becomes scrap by the following spring.

It is our submission that the general rules relating to the seizure of vessels applicable in the Federal Court at the present time should apply. Those rules give the right to sell a perishable object before it perishes, as well as a number of other administrative provisions. For example, if the vessel under detention needs to be moved, either for its own safety or the convenience of the Port, it may be moved subject to those moving the ship putting up a guarantee, which would normally be an insurance policy insuring against it coming to grief during the movement. There are general provisions of that type, and it is our submission that those provisions should apply to a seizure situation under the proposed code.

Senator Riley: What about sophisticated navigational equipment? Is there any provision for the protection of such equipment while the ship is under detention?

[Traduction]

veau-Brunswick. On se souviendra aussi du *Answer*, dont les activités douteuses dans le bas du golfe ont suscité beaucoup de publicité, il y a environ deux ans. Nous pensons tout de suite à ces exemples, mais ce ne sont peut-être pas les seuls.

Néanmoins, le prévôt ou bailli n'est pas aussi bien placé que les douaniers pour s'assurer qu'un navire reste dans les eaux canadiennes puisque ces derniers ont des brevets de main-forte qui leur permettraient, je crois, de faire intervenir la garde côtière ou les forces armées. Il me semble que la loi ne saurait être respectée à moins qu'une personne exerçant un contrôle très étendu sur les allées et venues des navires n'empêche un navire de lever l'ancre s'il sait que le navire a été mis sous séquestre ou saisi.

A l'article BI-21 du bill, il y a une divergence entre la version anglaise et la version française. La version anglaise, lignes 10 et 11, se lit: "... reasonable and probable grounds for believing ..."; en français le mot «probable» a été omis.

Si l'on compare la notion de «mise sous séquestre» à l'article BI-21 et de «rétention» à l'article BI-19, on peut croire que lorsqu'un navire est retenu, il demeure en possession du propriétaire et l'équipage reste à bord, ainsi de suite. Si l'on compare «rétention» avec le mot «seizure» et particulièrement avec la traduction française «sous séquestre», on serait porté à croire que dès la mise sous séquestre, l'équipage peut se voir refuser l'accès au navire.

Nous sommes d'avis que même dans le cas de rétention, compte tenu de la possibilité qu'une garantie soit donnée, l'équipage ne doit pas se voir interdire l'accès du navire jusqu'à ce qu'une garantie ait pu raisonnablement être donnée.

Le sénateur Riley: Pour ce qui est de la saisie et de la rétention d'un navire, sur qui repose le fardeau de protéger le navire pendant qu'il est en rétention?

M. Barry: J'en venais à cela, sénateur. Le bill ne contient aucune disposition à cet égard. Le paragraphe BI-21 (4) du bill stipule que lorsqu'une cargaison périssable se trouve à bord d'un navire, elle peut être vendue. Cela semble vouloir dire qu'un navire, périssable ou non, ne peut être vendu. Un navire sans équipage à bord qui hiverne dans les eaux canadiennes sans y être préparé se détériore avant le printemps suivant.

Nous sommes d'avis que les règles générales de la Cour fédérale, portant sur la mise sous séquestre des navires, doivent s'appliquer. Ces règles donnent le droit de vendre un objet périssable avant qu'il ne se perde, et comprennent un certain nombre d'autres dispositions administratives. Par exemple, si un navire en rétention doit être déplacé, soit pour sa propre sécurité ou la commodité du port, il peut être déplacé pourvu que les personnes effectuant le déplacement donnent une garantie qui serait normalement une police d'assurance sur le navire au cas où il serait accidenté en cours de route. Il existe certaines dispositions générales de ce genre, et nous proposons que ces dispositions s'appliquent à une mise sous séquestre en vertu du code proposé.

Le sénateur Riley: Qu'en est-il de l'équipement spécialisé de navigation? Existe-t-il des dispositions visant la protection de cet équipement pendant que le navire est en rétention?

[Text]

Mr. Barry: There is no specific provision in the Federal Court rules in that respect. There are two things which have to be distinguished. First of all, electrical equipment which is not protected from humidity will deteriorate at a very rapid rate. Secondly, equipment may be simply stolen. There is nothing specific in the Federal Court rules on the matter, but I think it is possible, simply by application to the court, to have that equipment removed to a place of safekeeping during the period of the seizure.

That raises a cognate question, the question of what to do about navigational equipment under conditional sale to the vessel or on a lease basis. There is provision for removing the cargo from the ship where it is not alleged to be subject to forfeiture. That appears at line 27 on page 32 of the bill. There are numerous other cases, such as navigational or other equipment on hire-purchase and bunkers belonging to a charterer. Another relates to leased cargo containers on board the vessel. One can think of a number of instances of this sort where there must be a distinction made between persons seeking to protect their interest in the ship, such as mortgagees, and persons with property which is only peripherally part of the ship at best, and those persons, in our submission, should have the same rights as a cargo owner under subclause (3).

Another point, it seems to me, which comes up relates to cargo which is under seizure, and this is dealt with in subclause (5) on page 33 of the bill. The cargo owner can apply to the court, it would seem, for a summary determination as to whether or not there are reasonable grounds for believing that the cargo is subject to forfeiture. It is our submission that if it is possible for the cargo owner to move for the summary dismissal of such a charge, given the extremely drastic repercussions of the charge and the problems of safekeeping the vessel pending the determination of the matter, and so forth, that summary dismissal should be available to the shipowner, as well as to the owner of bunkers, containers and conditional sale or leased equipment, and so forth.

Senator Riley: What is your definition of "container"?

Mr. Barry: Normally, a container is a metal box measuring 8 feet high, 8 feet wide, and either 10, 20 or 40 feet long, into which one can stuff cargo and then simply move the box, either by truck or rail, down to the ship, place it on the ship, transport it by ship and then move it to its final destination by truck or rail. That is one kind of container. There are other possibilities, such as tanks for carrying liquids, and so forth. Fundamentally, these are boxes into which cargo can be placed. They may be leased to the owner of the ship; they may belong to the charterer, or leased by the charterer, and so forth, but they would very likely be found on board a ship when it is seized.

Going to clause B1-22, we reiterate the comments made by Mr. Langlois yesterday relating, first of all, to whether it should be necessary, particularly in view of the Arctic pollution situation, for a bond to be put up rather than other forms of security and, secondly, if it is found by a court that a ship is

[Traduction]

M. Barry: Les règles de la Cour fédérale ne contiennent aucune disposition précise à cet égard. Il faut distinguer entre deux choses: d'abord, l'équipement électrique qui n'est pas protégé contre l'humidité se détériorera très rapidement; ensuite, l'équipement peut être volé. Les règles de la Cour fédérale ne contiennent aucune disposition précise à cet égard, mais je crois qu'il est possible, en présentant une demande à la Cour, de faire placer l'équipement dans un endroit sécuritaire pendant la période de mise sous séquestre.

Cela soulève une question de même nature, à savoir que faire de l'équipement de navigation loué ou vendu sous condition. Une disposition prévoit le déchargement d'une cargaison dont il n'est pas allégué qu'elle est sujette à confiscation. Elle se trouve à la ligne 30, page 32 du bill. Il existe de nombreux autres cas, dont celui de l'équipement de navigation ou autre équipement en location-vente, ou celui des soutes appartenant à un affréteur. Une autre disposition concerne les conteneurs loués se trouvant à bord. On peut trouver plusieurs exemples de ce genre où l'on doit distinguer entre les personnes cherchant à protéger leurs intérêts dans les navires, dont les créanciers hypothécaires, et les personnes dont la propriété n'est qu'accessoire au navire. Selon nous, ces personnes doivent avoir les mêmes droits qu'un propriétaire de cargaison en vertu du paragraphe (3).

Il me semble important de souligner un autre aspect avisé au paragraphe (5) à la page 33 du bill, concernant la cargaison mise sous séquestre. Le propriétaire d'une cargaison peut, semble-t-il, demander à la Cour de décider s'il y a des motifs raisonnables de croire que la cargaison est sujette à confiscation. Nous sommes d'avis qu'il est possible que le propriétaire de la cargaison demande le rejet d'une telle demande, compte tenu des répercussions extrêmement sérieuses de cette dernière, et des problèmes que pose la bonne garde du navire, etc., en attendant qu'une décision soit rendue. Les propriétaires de navires de mêmes que les propriétaires de soutes, de conteneurs et d'équipement loué ou vendu sous condition, etc., doivent pouvoir obtenir le rejet sommaire de la demande.

Le sénateur Riley: Quelle est votre définition de «conteneurs»?

M. Barry: En général, un container est une boîte de métal qui mesure huit pieds de haut, huit pieds de large et 10, 20 ou 40 pieds de long, à l'intérieur de laquelle on peut placer des marchandises; on transporte le container par camion ou par chemin de fer jusqu'à un navire sur lequel on le charge; après le transport par navire, le container est amené à sa destination finale par chemin de fer ou par camion. Il s'agit là d'un type de container. Il en existe d'autres formes comme des réservoirs pour transporter des liquides, etc. Essentiellement, il s'agit de boîtes à l'intérieur desquelles on peut placer des marchandises. Elles peuvent être louées au propriétaire du navire, appartenir à l'affréteur, être louées par ce dernier, etc, mais il est très probable qu'on en trouvera sur un navire mis sous séquestre.

Pour ce qui est du paragraphe B1-22, nous citons à nouveau les commentaires que M. Langlois a fait hier et nous nous demandons comme lui si premièrement, étant donné les risques de pollution dans l'Arctique, il est nécessaire d'exiger un nantissement au lieu d'autres formes de garantie; deuxième-

[Text]

subject to forfeiture, certainly the repercussions on the owner and a mortgage creditor are going to be extremely drastic. I should point out that forfeiture is an uninsurable risk, even for a mortgage creditor. Until such time as the shipowner has been guilty of an offence giving rise to forfeiture, it is our submission that the right to put up security—which would, of course, itself be forfeited if there were a conviction—should not be subject to the discretion of the minister; rather, it should be an absolute right. The Admiralty Court should be able to adjudicate on the amount of the security, which would normally relate to the value of the vessel.

The same comments apply with relation to security being put up in the case of detention orders under the code. That is dealt with in clause B1-19 on page 30. At the present time, it is a question of putting up security in the amount of the maximum fine, or such lesser amount as may be approved by the minister. It is our submission that there should be a right of recourse to the court having jurisdiction over the offence with respect to the review of the amount of security to be posted.

I have a case at the present time where the ship, on the information received from the Crown, spilled about four barrels of oil. On a major spill, the fine may be \$100,000. The spill in this case is not a major spill. Given the current rates of fines, one might expect to be fined something in the order of \$5,000 to \$6,000 in Quebec, or about half of that in Ontario. The practice differs between the two provinces.

The department in this case insists on \$50,000 in security, and there is no way of having that reviewed. The situation is inequitable. It seems to me that if it can be shown to the court that, on the plaintiff's best arguable case, he could not get more than a given fine, there should be a right to reduce the amount of security to the maximum conceivable in the circumstances.

Senator Riley: Could not the Levy Fund be considered as a backup for any security?

Mr. Barry: No, senator. The Levy Fund permits the indemnification of a person whose property is injured by a pollution spill. It is a fund available in civil matters, similar to a highway victim's recourse fund, either in a situation where judgment against the shipowner cannot be satisfied, or where the identity of the offending ship is unknown. It is exclusively a civil matter. Security for fines in criminal proceedings relating to oil pollution is an entirely separate matter and separate security has to be put up each time.

I should like to continue with clause B1-24. As mentioned by Mr. Langlois this is one of the cases where the owner of a

[Traduction]

ment, si un tribunal décide qu'un navire est sujet à confiscation, les répercussions pour le propriétaire et un créancier hypothécaire seront extrêmement graves. Je dois préciser que la confiscation constitue un risque non assurable, même pour un créancier hypothécaire. Tant que le propriétaire du navire n'a pas été reconnu coupable d'une infraction pour laquelle un navire peut être mis sous séquestre, nous croyons que le droit d'exiger une garantie, qui, évidemment serait elle-même mise sous séquestre s'il y avait déclaration de culpabilité, ne devrait pas être laissé à la discrétion du ministre; il devrait plutôt s'agir d'un droit absolu. La Cour d'Amirauté devrait pouvoir fixer le montant de la garantie, normalement en fonction de la valeur du navire.

Les mêmes commentaires valent également pour les garanties exigées lorsque des ordonnances de rétention sont rendues en vertu du code. On traite de cette question au paragraphe BI-19, page 30. À l'heure actuelle, on exige une garantie équivalent à l'amende maximale ou à tout montant inférieur approuvé par le ministre. Nous croyons que le montant de la garantie exigée devrait pouvoir faire l'objet d'un appel auprès du tribunal saisi de l'affaire.

Je m'occupe actuellement d'une affaire dans laquelle un navire, d'après les renseignements fournis par le gouvernement, a déversé environ quatre barils de pétrole. Dans le cas d'un déversement important, on peut imposer une amende de \$100,000. Dans cette affaire, le déversement est évidemment peu important. Compte tenu des amendes qui sont actuellement imposées, on peut prévoir que le propriétaire du navire sera condamné à payer \$5,000 et \$6,000 au Québec et environ la moitié de ce montant en Ontario. Les amendes imposées dans ces deux provinces varient.

Dans cette affaire, le ministère exige une garantie de \$50,000 et il est impossible de faire réviser cette décision. La situation est donc injuste. Il me semble que s'il était possible de démontrer au tribunal que d'après les arguments les plus favorables que le plaignant peut invoquer, il ne sera pas condamné à payer plus qu'un certain montant, il devrait être possible de réduire le montant de la garantie et d'exiger comme garantie l'amende maximale qui serait probablement imposée dans les circonstances.

Le sénateur Riley: Ne peut-on pas puiser dans le fonds de contribution pour verser des garanties?

M. Barry: Non, sénateur. Le fonds de contribution permet de verser des indemnités à une personne dont la propriété a été endommagée par un déversement d'agent polluant. Comme dans le cas du fonds de secours pour les victimes d'accidents sur les autoroutes, on ne peut y avoir recours qu'au civil lorsqu'un jugement rendu contre un propriétaire de navire ne peut être exécuté ou lorsque l'identité du navire qui a commis l'infraction est inconnue. On n'y a recours qu'au civil. Dans les procédures criminelles, les garanties pour les amendes qui peuvent être imposées pour des déversements de pétrole sont des éléments entièrement différents et chaque fois, il faut verser une garantie distincte.

J'aimerais poursuivre avec le paragraphe BI-24. Comme l'a mentionné M. Langlois, il s'agit d'un des cas où le propriétaire

[Text]

vessel subject to demise charter finds that he has no standing to seek relief if he were not involved in the offence which gave rise to forfeiture. This is dealt with in clause B1-24(5) on page 36 of the bill. There are some extremely serious problems with this clause. A third party, such as a mortgagee, and so on, who wishes to obtain a declaration to the effect that his interest in the vessel is not affected by a sentence of forfeiture must show that he is innocent of any complicity in any conduct that caused the ship and cargo, or the ship or cargo, to be subject to forfeiture, and of any collusion in relation to any such conduct, and that he exercised all reasonable care in respect of the persons permitted to obtain possession and use of the ship to satisfy that it was not likely to be used contrary to the provisions of this code or, in the case of a mortgagee or lien holder, other than the holder of a maritime lien or statutory right *in rem*, that he exercised such care with respect to the mortgagor or the lien giver.

Now the persons entitled to do that are listed in BI-24. (1) on page 35. They are persons, other than the persons party to the proceedings, who claim an interest in the ship or cargo as owner, mortgagee, lien holder or holder of any claim under Canadian Maritime Law. Now it is incomprehensible why the words "Canadian Maritime law" are in there. If this means that a person who obtains a mortgage under the law of some foreign country is ineligible to be protected, notwithstanding that he can prove that he had absolutely nothing to do with the problem under subsection (5), then this is an incredible situation. The Supreme Court has in the case of Todd Shipyards in a decision in 1974 upheld the proposition that it is the foreign law that one enforces when a lien on a foreign vessel in foreign waters is acquired on the vessel. So it should not say only "Canadian Maritime law" in our submission, but "Maritime Law" at best. Furthermore it is entirely possible to obtain a lien on a vessel other than under the Maritime Law in the narrow sense, it seems to us. There is the possibility, at least, of security being acquired, for example, of the ordinary chattel mortgage type under provincial legislation, and here again if you have such a situation it would appear that the mortgagee, however careful he may have been, is ineligible for protection. So it is our submission that the words "under Canadian Maritime Law" should all be deleted. Then the word "claim"—it might be argued that the owner in the case of a bare boat charter or charter by demise might say that he has a claim, but when reference is made to the French version it will be seen that "claim" is translated by "créancier" which means "creditor". So he would not have protection under that word, and there is a further problem, and that is what happens if the mortgage or the purchase of a vessel occurs in good faith after the events giving rise to forfeiture? I think the sponsors of the bill have used the words in the sections "subject to forfeiture", on page 33 at line 17, for example, and on page 32 at line 21. I think that is the best case: the officer may seize the ship and its cargo notwithstanding that the ship has cargo on board that is not subject to forfeiture, and then in line 13 the ship is subject to forfeiture under this code. If one is aware of the

[Traduction]

d'un navire qui a signé un contrat d'affrètement à bail constate qu'il n'est en mesure de recevoir des indemnités s'il n'a pas participé à l'infraction pour laquelle le navire a été mis sous séquestre. On traite de cette question à l'alinéa B1-24(5), page 36 du projet de loi. Ces dispositions soulèvent des problèmes extrêmement graves. Une tierce partie, par exemple un créancier hypothécaire, etc., qui souhaite qu'on établisse que ses intérêts dans le navire ne sont pas touchés par une confiscation, doit démontrer qu'il n'est pas coupable de complicité dans tous agissements qui ont amené le navire et sa cargaison ou l'un ou l'autre à être sujet à confiscation, ni de collusion relativement à de quelconques agissements de cette nature, et a exercé toute diligence raisonnable pour s'assurer que les personnes autorisées à bénéficier de la possession et de l'usage du navire ne risquaient pas de faire de celui-ci un usage contraire aux dispositions du présent Code ou, dans le cas d'un créancier hypothécaire ou d'un détenteur de privilèges, (autre que le détenteur d'un privilège maritime ou d'un droit réel statutaire), qu'il a exercé une telle diligence à l'égard du débiteur hypothécaire ou de celui qui a consenti le privilège.

La liste des personnes visées figure à l'alinéa BI-24(1), page 35. Il s'agit de personnes, autres que celles qui étaient parties aux procédures, qui revendiquent un intérêt dans le navire ou sa cargaison à titre de propriétaires, de créanciers hypothécaires, de détenteurs de privilège ou de créanciers en vertu du Droit maritime canadien. Nous ne comprenons pas pourquoi on utilise l'expression «Droit maritime canadien». Si cela signifie qu'une personne qui obtient une hypothèque en vertu des lois d'un pays étranger ne peut être protégée, même si elle peut prouver qu'elle n'a absolument rien à voir avec l'infraction visée à l'alinéa (5), alors cette situation est invraisemblable. Dans l'affaire Todd Shipyards, la Cour suprême a décidé en 1974 que la loi du pays étranger s'applique lorsque quelqu'un acquiert un privilège sur un navire étranger dans des eaux étrangères. À notre avis, il faudrait au moins remplacer l'expression «Droit maritime canadien» par «droit maritime». De plus, nous croyons que dans un sens restreint, il est très possible d'acquérir un privilège sur un navire autrement qu'en vertu du droit maritime. Par exemple, il est au moins possible d'acquérir une garantie par un nantissement mobilier ordinaire en vertu d'une loi provinciale et si une situation semblable se produit, le créancier hypothécaire, même s'il prend des précautions, ne peut être protégé. Nous croyons qu'on devrait abroger l'expression «en vertu du Droit maritime canadien». Venons-en maintenant au terme «privilège»; on peut prétendre que le propriétaire, dans le cas d'un simple privilège sur un navire ou d'un privilège par transfert, détient un privilège mais si on consulte la version française, on constatera que le mot «claim» est traduit par «créancier». Ici, cette expression ne lui offrirait aucune protection; de plus, que se passerait-il si le navire était acheté de bonne foi ou si une hypothèque était consentie après l'infraction entraînant la confiscation? Je crois que les auteurs du projet de loi ont employé l'expression «sujette à confiscation» à la ligne 17, page 33, et à la ligne 22, page 32. Je crois que c'est là le meilleur exemple: la personne autorisée peut mettre sous séquestre le navire et sa cargaison même si le navire a à son bord une cargaison qui n'est pas sujette à confiscation et on dit à la ligne 12 que le navire est susceptible

[Text]

difference in texts on forfeitures between the Merchant Shipping Act of 1854 and the Merchant Shipping Act of 1862, one might be aware that the result is that an after acquired right of ownership or mortgage is not, if acquired in good faith, subject to forfeiture proceedings. There is, I think, one English case to that effect. This is a case where there is a slight difference in wording between this section and the equivalent provisions of the Customs Act, the Narcotics Control Act, and the Excise Act which are similarly worded. There are so many slight variants in terminology between this legislation and preceding legislation that it seems very doubtful to us that a court would necessarily come to the conclusion that subsequent acquirers in good faith are protected, and indeed there is the decision of the Saskatchewan District Court on the Customs Act which goes the other way. It says that a good faith subsequent acquirer is not protected. the citation is re Bank of Montreal and Dombowsky reported in 23 Dominion Law Reports, Third Series, at page 297. It is our submission that it should be made clear that a subsequent acquirer in good faith has the same protection as a person who gives a mortgage beforehand.

In considering the criteria which give rise to forfeiture, it is our submission that this statute is on a different basis from the Narcotics Control Act or the Customs Act. There are many cases, for example, of automobiles which have been forfeited, but automobiles do not carry \$18 million mortgages and it is our submission that the drastic type of wording to be found in subclause (5) is likely to present a severe impediment to obtaining mortgage security on vessels because of the extremely difficult burden of proof which has to be overcome. That is particularly noticeable when you come compare it with what is necessary for a director or officer of a corporation, a ship-owning corporation, whose behaviour causes a forfeiture to take place. That is to be found on page 39 in BI-29(2). If the officer or director is proved by the prosecution to have directed, authorized, assented to, acquiesced or participated in the commission of the offence he is liable thereunder. It is a reasonable provision, but it is an entirely different standard of conduct and the onus is also different than is provided in BI-24(5). As a matter of fact, the wording of BI-29 concerning officers and directors is not dissimilar from the wording in the United States shipping statutes relating to forfeiture. If there is to be a national policy of encouraging Canadian shipping and a deep sea fleet, then it is our submission that wording similar to BI-29 be used in relation to forfeiture so far as the protection of third parties is concerned, so as not to unduly hinder the possibility of financing, especially when it is considered that financing ships results in very large eggs in your basket. If you have several thousand cars financed and you lose a couple, or even in the case of fishing boats, it seems to us to be an entirely different situation from major financing of this sort.

[Traduction]

de confiscation en vertu du présent Code. Il existe, au chapitre de la confiscation, des différences entre le texte de la Loi sur la marine marchande de 1854 et celui de la Loi sur la marine marchande de 1862 et on pourra constater qu'en conséquence, un droit de propriété ou une hypothèque acquis de bonne foi après coup ne peut être sujet aux procédures de confiscation. Je crois qu'on retrouve un cas semblable dans la version anglaise. On relève, de légères différences de formulation entre cet article et les dispositions équivalentes de la Loi sur les douanes, de la Loi sur les stupéfiants et de la Loi sur l'accise qui sont formulées de la même façon. Il existe, dans la formulation de ces lois et de celles qui précèdent, tant de variantes subtiles au niveau du texte que nous doutons fortement qu'un tribunal conclurait forcément que ceux qui ont acquis de bonne foi un privilège après coup sont protégés et en fait, le tribunal de district de la Saskatchewan a rendu, à propos de la Loi sur les douanes, une décision contraire à ce principe. Il a décrété que celui qui acquiert de bonne foi un privilège après coup n'est pas protégé. Cette citation est tirée de l'affaire de la Banque de Montréal et de Dombowski, 23^e rapports sur le droit fédéral, troisième série, page 297. Nous croyons qu'on devrait établir clairement que celui qui acquiert de bonne foi un privilège après coup doit être protégé de la même façon que celui qui consent une hypothèque avant l'infraction.

Compte tenu des critères sur lesquels on se fonde pour ordonner la confiscation, nous croyons que cette loi ne s'inspire pas des mêmes principes que la Loi sur les stupéfiants ou la Loi sur les douanes. Par exemple, il est arrivé très souvent que des automobiles aient été confisquées, mais il n'est pas nécessaire de contracter des hypothèques de \$18 millions pour acheter une automobile; nous croyons que les dispositions très exigeantes de l'alinéa (5) rendront très difficile l'obtention d'hypothèques pour les navires car le fardeau de la preuve est extrêmement lourd. Cela est particulièrement évident lorsqu'on compare cette situation avec les responsabilités d'un administrateur ou d'un agent d'une corporation propriétaire d'un navire lorsque la conduite de cette dernière entraîne une confiscation. On trouvera ces dispositions à l'alinéa BI-29(2), page 39. Si la poursuite réussit à prouver que l'agent ou l'administrateur a ordonné, accepté ou autorisé la commission de l'infraction ou y a consenti ou participé, il est passible de la peine prévue pour l'infraction. Cette disposition est raisonnable, mais les critères régissant la conduite sont entièrement différents et le fardeau n'est pas comparable à celui qui est prévu à l'alinéa BI-24(5). En fait, le texte du paragraphe BI-29 concernant les agents et les administrateurs n'est pas très différent du texte des lois américaines sur la marine marchande concernant la confiscation. Si le gouvernement veut aider la marine marchande canadienne à développer et encourager la constitution d'une flotte de haute mer, nous croyons qu'on devrait prévoir, en matière de confiscation, des dispositions semblables à celles du paragraphe BI-29 pour la protection des tierces parties; ainsi, on ne restreindrait pas les possibilités de financement, surtout si l'on considère que le financement de navire est une entreprise rentable qui présente des risques importants. Si vous financez l'achat de plusieurs milliers d'automobiles ou même de bateaux de pêche et si vous

[Text]

Senator Riley: Yesterday in his presentation Mr. Langlois suggested that the while of BI-24 should perhaps be deleted.

Mr. Barry: I think two things have to be said here. First, the standard of conduct relating to forfeiture needs to be considered. I have already made the submission that mere detention for 30 days should not be a matter of forfeiture. The provisions which give rise to forfeiture are to be found in BII-58 and BII-57. This is apart from detention. Then BII-5 on page 45 relates to the concealment of the nationality of the ship, BII-8 on page 47 relates to the use of a false certificate of registration, and BII-57 relates to the ownership of a Canadian-registered ship by a person not entitled to be the owner of a Canadian-registered ship in whole or in part. Frankly, I think it is fair to say that these provisions, which derived from the Merchant Shipping Act, really come from another age. They derive from the British naval policy of blockade of continental ports in time of war in the eighteenth century, when sailing under false colours was a more common and, perhaps, more reprehensible practice in the circumstances. They are here for historical reasons. It may well be thought that forfeiture is not really necessary as a penalty, that substantial fines might do, but, they are here. It may well be correct to suggest that these are matters where \$100,000 fines should be levied, which is likely to deter people, without putting in jeopardy the interests of mortgage creditors or lien holders on the vessel. On the other hand, I suppose in all realism it is unlikely that the government will agree to drop the forfeiture provisions of the Customs Act on smuggling, the Excise Act and the Narcotic Control Act. As I have just mentioned, those sections are extremely similar to these, and, for the same reason, to permit financing by innocent mortgagees it would be desirable, in considering the matter, to use words similar to those in clause BI-29 in relation to the protection of the substantial mortgage interests in such cases of narcotics and smuggling if they happen to occur on the vessel.

In view of the time, I will not elaborate on pages 10 and 11 of my brief, but will go to the system of vessel ownership and acquisition, which in our view causes extremely serious problems.

I should very briefly describe the present system of ownership. It will be found that my remarks are substantially supported by the comments of the Canadian Bankers Association, which were in their brief yesterday but were not referred to by them in their oral submission. At the present, if a person appears on the register as the owner of a ship he has, under section 73 of the Canadian Shipping Act, the absolute power to sell that ship and give a valid release for the price, and there is no right to register a trust of the vessel. A purchaser in good

[Traduction]

en perdez quelques-uns, vous avez moins de responsabilités que si vous financez l'achat de navires.

Le sénateur Riley: Hier, au cours de son témoignage, M. Langlois a mentionné que tout le paragraphe BI-24 devrait peut-être être abrogé.

M. Barry: Je crois qu'il faut ici souligner deux aspects. Premièrement, il faut tenir compte des normes régissant la conduite en matière de confiscation. J'ai déjà déclaré qu'une simple détention des 30 jours ne devrait pas faire l'objet d'une confiscation. On trouvera aux paragraphes BII-57 et BII-58 les dispositions concernant la confiscation. Elles n'ont rien à voir avec la détention. A la page 45, le paragraphe BII-5 concerne la dissimulation de la nationalité d'un navire, le paragraphe BII-8, page 47, porte sur l'utilisation de faux certificats d'immatriculation et les dispositions du paragraphe BII-57 concernent la possession d'un navire immatriculé au Canada par une personne ne remplissant pas les conditions requises pour être propriétaire en tout ou en partie d'un navire immatriculé au Canada. Franchement, je crois qu'il est juste de dire que ces dispositions, qui sont dérivées de la Loi sur la marine marchande, sont vraiment désuètes. Elles émanent de la politique navale Britannique qui consistait à faire le blocus des ports continentaux en temps de guerre du dix-huitième siècle, lorsque la navigation sous un faux pavillon était plus courante, et peut-être plus répréhensible dans les circonstances. Elles existent pour des raisons historiques. On pourrait fort bien concevoir que la confiscation ne soit pas une peine vraiment nécessaire, et que des amendes élevées puissent suffire, mais elles existent tout de même. Ces questions pourraient certainement donner lieu à des amendes de \$100,000, ce qui aurait probablement un effet dissuasif, sans nuire aux intérêts des créanciers hypothécaires ou des créanciers gagistes d'un navire. D'autre part, j'imagine bien qu'il est peu probable que le gouvernement consente à retrancher les dispositions relatives à la confiscation pour cause de contrebande de la Loi sur les douanes, de la Loi sur l'accise et de la Loi sur les stupéfiants. Comme je viens de le dire, ces articles ressemblent extrêmement à ceux-ci, et pour la même raison si l'on veut permettre que le financement se fasse par d'innocents créanciers hypothécaires, il serait souhaitable, d'utiliser les termes semblables à ceux que l'on retrouve dans l'article BII-29 relativement à la protection d'intérêts hypothécaires importants dans des cas comme les narcotiques et la contrebande, s'il se produisent sur le navire.

Compte tenu des limites de temps, je n'élaborerai pas les pages 10 et 11 de mon mémoire, mais je passerai au système de propriété et d'acquisition des navires, qui à notre avis causent des problèmes extrêmement graves.

Je vais décrire très brièvement le système actuel de droit de propriété. Mes remarques, on en jugera, sont fortement appuyées par les commentaires de l'Association canadienne des banquiers, qui étaient contenus dans son mémoire hier mais auxquels elle n'a pas fait allusion dans son exposé oral. À l'heure actuelle, si une personne figure au registre comme propriétaire d'un navire, elle a, conformément à l'article 73 de la Loi sur la marine marchande du Canada, le pouvoir absolu de vendre ce navire et de donner une quittance valide pour le

[Text]

faith has nothing to do except see who is the owner on the face of the register and purchase the vessel from him. The claims of persons with equitable interests in the vessel are protected in two ways. In the first place, they have a claim against the registered owner, and against the ship, so long as it is not sold. In the second place, they can prevent, if necessary, the selling of the ship, and the prevention of sale is the only provision which is retained in the new draft, and is to be found in clause BII-61(1), which was the subject of much discussion yesterday.

Clause BII-61(1) relates to two things; first, a court prohibiting dealings in a ship; secondly, the court staying proceedings in another court. There was much discussion of the second provision yesterday, and I fully agree with Mr. Langlois' submissions on that point. It is, however, my submission that the first clause, that a person with an equitable interest in a ship be able to get an order preventing it being sold while he litigates his equitable interest with the registered owner, should certainly be retained. That is a traditional piece of Admiralty law, and an extremely valuable one, and it is currently in use. The provision about staying proceedings in other courts is another matter.

Those three provisions fundamentally cover the ownership situation. It is a registry of title. Indeed, it is well known that Torrens based his famous system of land registry of title on the registry of ship title. Torrens was a collector of customs in South Australia, and as the operator of a ship registry he was well familiar with the system.

It is our submission that the effect of the provisions of the bill will result in an unprecedented situation that the registry of title system that we presently have, which has been known for well over 100 years and has, in our submission, worked well, is to be replaced by a registry of deed system. This is, we submit, an unprecedented situation, and will require a searching of title in the same way as is required in the older parts of Ontario, I believe, and certainly in the Province of Quebec, and perhaps other jurisdictions. You will have to search back to see if the one deed following the other ends up in apparently conveying a good title to the man last on the register.

Our reasons for coming to this conclusion are, first, that sections 73 and 74 are to be repealed, providing that the registered owner can sell, which will revive the common law doctrine that if you don't own something you cannot sell it. Secondly, there are specific statutory provisions in the bill that reinforce this conclusion. Clause BII-14, for example, contains a statutory prohibition upon a trustee from selling a vessel unless the trust instrument expressly authorizes him to do so. That is not the case now. You do not see that someone is holding it in trust; you just see that it is X, Y or Z and you buy from him. So that here again you are going to have to search

[Traduction]

prix et il n'est pas nécessaire de déposer un avis de fidéicommiss du navire. Un acheteur de bonne foi n'a rien d'autre à faire si ce n'est de voir qui est le propriétaire inscrit au registre et de lui acheter le navire. Les revendications de personnes qui ont des droits d'équité dans le navire sont protégées de deux façons. D'abord, elles peuvent faire valoir leur droit au propriétaire inscrit sur le navire, tant que ce dernier n'est pas vendu. Deuxièmement, elles peuvent empêcher, si le besoin s'en fait sentir, la vente du navire, l'empêchement de vente est la seule disposition qui a été retenue dans la nouvelle rédaction, et on la retrouve à l'article BII-61(1), dont on a beaucoup discuté hier.

L'article BII-61(1) traite de deux choses: premièrement, la cour peut interdire toute transaction relative à un navire; deuxièmement, la cour peut ordonner une suspension des procédures pendantes devant tout autre tribunal. On a longuement discuté de la deuxième disposition hier, et je suis tout à fait d'accord avec M. Langlois à ce sujet. Je crois toutefois que la première disposition, soit qu'une personne qui a des droits d'équité sur un navire puisse obtenir une ordonnance pour empêcher qu'il soit vendu pendant qu'elle plaide en faveur de ses droits d'équité auprès du propriétaire immatriculé, devrait être retenue. C'est une disposition à caractère traditionnel que l'on retrouve dans la Loi sur l'Amirauté; et elle est extrêmement précieuse et elle est appliquée couramment. La disposition relative à la suspension des procédures devant tout autre tribunal est une autre paire de manches.

Les aspects fondamentaux du droit de propriété sont traités par les trois dispositions. Il s'agit d'un registre de titres. En effet, il est bien connu que Torrens a fondé son fameux système de cadastre de titres sur le registre de droit de propriété maritime. Torrens était percepteur des douanes dans le sud de l'Australie, et comme préposé au registre maritime, il connaissait très bien le système.

Nous croyons que les dispositions du bill créeront une situation sans précédent, c'est-à-dire que le système d'enregistrement de titres que nous avons à l'heure actuelle, qui est bien connu depuis plus de 100 ans et qui a, à notre avis, très bien fonctionné, sera remplacé par un système d'enregistrement d'actes. Cette situation, nous l'affirmons, est sans précédent, et exigera une recherche de droits de propriété tant comme dans les plus anciennes parties de l'Ontario je crois, et certainement dans la province de Québec, et peut-être dans d'autres juridictions. Il faudra remonter loin en arrière pour voir si les actes successifs finissent par donner un droit de propriété valable à la personne qui figure en fin de registre.

Nous en sommes venus à cette conclusion, d'abord, parce que les articles 73 et 74 doivent être abrogés, pourvu que le propriétaire immatriculé puisse vendre, ce qui fera revivre la doctrine du droit coutumier selon laquelle on ne peut vendre ce qu'on ne possède pas. Deuxièmement, certaines dispositions statutaires du projet de loi renforcent cette conclusion. L'article BI-14, par exemple, interdit formellement à un fiduciaire de vendre un navire à moins que l'acte de fiducie l'y autorise expressément. Ce n'est pas le cas maintenant. Il ne s'agit pas d'une personne qui ne possède un bien qu'en fiducie; il s'agit de X, Y ou Z qui est propriétaire et dont vous achetez le bien.

[Text]

back to ensure that there are no trust instruments which do not in your view, whatever the registrar may have thought, fail to authorize the trust to sell.

Senator Burchill: Do I understand your association is opposed to the change in the matter of the system of registration?

Mr. Barry: Yes, sir.

Senator Riley: Would this system of registration render ineffective the provisions of the Corporation Securities Registration Act of, say, New Brunswick, that the corporation registers with an official all the corporation securities?

Mr. Barry: I have never thought about it. It seems to me that so far as that act purports specifically to apply to ships it may be *ultra vires*. Certainly that would be another way to search title. You are referring to the requirement of the corporation which grants security to file on record notice of that in the companies department or the like?

Senator Riley: Right.

Mr. Barry: I do not think you would render it ineffective. Right now all you have to do is telephone the registrar, turn up on the day and look at the last entry in the book, and then you know for certain that that is the owner; no time is lost in searching title at all; there is no need to search, because the registered owner has the absolute right to sell. There are some peripheral situations, such as bankruptcy, at which I will arrive in a moment. However, basically no search is required at all and it appears to us that the proposed provisions will destroy this.

I will refer, also, to the clause relating to the power to sell by bill of sale, which provides subject to the provisions of this code and it is certainly arguable that this reinforces the view of the necessity to search trust instruments—I am not saying that it is clear beyond all doubt that the registry of title is abolished, but it is certainly arguable and will cause great doubt and difficulty. We suggest the insertion of a provision similar to section 73 in the bill and the deletion of provisions related to trust which would save an efficient and well-working system.

Senator Riley: I am rather vague on this, but yesterday Mr. Langlois suggested that the present method of registry, requiring the name of the vessel and the port of registry be marked on the stern of the ship. The port of registry in that case is where we go to look for this?

Mr. Barry: That is correct, sir, and this is the only place to which you go.

Senator Riley: Would you term a port such as Newcastle, New Brunswick, or Chatham, New Brunswick a port of registry? How does it come about that a port becomes a port of registry?

[Traduction]

Une fois de plus, il vous faudra donc remonter loin en arrière pour vous assurer qu'il n'y a pas eu d'actes de fiducie qui n'empêcheraient, selon vous, et quoi qu'en pense le conservateur, une fiducie de vendre.

Le sénateur Burchill: Ainsi, votre association serait opposée à un changement dans le système d'immatriculation?

M. Barry: Oui, monsieur.

Le sénateur Riley: Ce système d'immatriculation mettrait-il en vigueur les dispositions de la Corporation Securities Registration Act du Nouveau-Brunswick, par exemple, qui exige qu'une société enregistre auprès d'un fonctionnaire toutes ses valeurs?

M. Barry: Je n'y ai jamais songé. Il me semble que dans la mesure où cette loi vise précisément un navire, c'est peut-être inconstitutionnel. Certes, ce serait une autre façon de chercher un droit de propriété. Vous faites allusion à l'obligation pour la société qui accorde une garantie d'en consigner l'avis auprès du département des sociétés ou d'un service du genre?

Le sénateur Riley: C'est exact.

M. Barry: Je ne crois pas que vous l'annuleriez. A l'heure actuelle, vous n'avez qu'à téléphoner au conservateur, vous présenter au jour dit et examiner la dernière inscription au livre, et vous êtes alors certain qu'il s'agit du propriétaire; on ne perd aucun temps à chercher le titre; cette recherche n'est pas utile, puisque le propriétaire immatriculé a le droit absolu de vendre. Il existe certaines situations périphériques, comme les banqueroutes, et j'y arriverai dans un moment. Toutefois, essentiellement aucune recherche n'est requise et il nous semble que les dispositions proposées modifieront cette situation.

Je me reporterais également à l'article traitant du pouvoir de vente au moyen d'un contrat de vente, qui fournit un sujet aux dispositions de ce code et il est certainement discutable que ceci renforce l'opinion selon laquelle il est nécessaire de rechercher les actes de fiducie—je ne dis pas qu'il est évident hors de tout doute que l'enregistrement du droit de propriété est aboli, mais c'est certainement discutable et ce sera une source de grandes incertitudes et difficultés. Nous proposons l'insertion dans le projet de loi d'une disposition semblable à l'article 73 et le retranchement des dispositions liées à la fiducie; nous pourrions ainsi sauver un système efficace et qui fonctionne bien.

Le sénateur Riley: C'est plutôt vague, mais je me rappelle qu'hier M. Langlois a proposé la méthode actuelle d'enregistrement, qui exige que le nom du navire et le port d'immatriculation soient indiqués sur la poupe du navire. Dans ce cas-ci, le port d'immatriculation est-il l'endroit où nous devons rechercher cette information?

M. Barry: En effet, Monsieur, et c'est même le seul endroit où vous puissiez les trouver.

Le sénateur Riley: Des ports comme Newcastle (Nouveau-Brunswick) ou Chatham (Nouveau-Brunswick) seraient-ils selon vous des ports d'immatriculation? Comment un port devient-il un port d'immatriculation?

[Text]

Mr. Barry: These registers are run by customs officers.

Senator Riley: Yes.

Mr. Barry: I am not sure if there must be customs officers of certain grades running them, but from a common sense point of view I would be pretty sure that a vessel could be registered in Newcastle, for example.

Senator Riley: If there is a customs officer there.

Mr. Barry: If there is a customs officer of certain seniority it could be done and that would be the only place you would have to go.

As I understand it, the reasons adduced by the sponsors of the bill in support of the central registry are (1) saving of cost, and (2) the benefits of computerization. In our submission, the number of vessels involved is not that enormous and it is not to be supposed that a ship registry looks like the Montreal or the Toronto land registry office on a busy day. I ascertained yesterday the situation in Montreal. In the whole of 1976 there were a total of exactly 100 sales and 22 mortgages registered. Of those, 90 per cent comprised pleasure craft. So that represents one deed every three days on the average. At Vancouver, with the large number of fishing vessels involved, it is a different story. A very large number of bank assignments under the Bank Act have fishing vessels as the security. They had approximately 1,800 deeds during a year.

However, in Montreal, for example, the collector of customs works the registry; he does not have any full-time employee on his system of registering ships as such and a complete closing, importing a vessel from a foreign country, plus putting on a sale, plus putting on a mortgage, the whole show in my experience takes approximately 25 minutes. In Montreal, for example, which is a major port, one might be processed every three days. I received a guess and, perhaps, the sponsors of the bill may have more specific estimates of the cost of the computer system, but with the proposed on-line communications system to six local registries, plus the sort of memory bank required to operate such a system, plus the possibility of liability if the computer does what every computer seems to do and goes wrong, we are talking about \$100,000 per month to do what can be done now by just looking at a book, which does not involve becoming flooded with paper, because the number of ships is not that great.

In our submission, "the Red Queen never had to run so fast to stay in the same place" as what would happen with the computer system! The other matter, of the benefits of computerization, if all you had to do was look at one entry, there would be nothing to it. If the retrograde step were taken of returning to a registry of title of deeds a lot more paper would be involved, so it might be needed. I have never heard of any jurisdiction in which a system was working which wanted to go back to a registry of deeds. Then why do it? It seems to me that the taxpayer will be paying a great deal of money for this or, if the Department of Transport follows its user-pay poli-

[Traduction]

M. Barry: Ces registres sont tenus par les agents des douanes.

Le sénateur Riley: Oui.

M. Barry: Je ne suis pas certain qu'il doive y avoir des agents des douanes de certaines catégories pour tenir ces registres, mais le bon sens nous dit qu'il est assez certain qu'un navire puisse se faire immatriculer à Newcastle, par exemple.

Le sénateur Riley: S'il y a là-bas un agent des douanes.

M. Barry: S'il y a un agent des douanes doté d'une certaine ancienneté, cela pourrait se faire et ce serait la seule place où l'on devrait s'adresser.

Si je comprends bien, les raisons invoquées par les parrains du bill à l'appui d'un bureau central d'enregistrement sont les suivantes: (1) la réduction des coûts, et (2) les avantages d'un ordinateur. Dans votre mémoire, le nombre de navires en cause n'est pas si énorme et il ne faut pas s'attendre à ce qu'un bureau d'enregistrement maritime ressemble au bureau du cadastre de Montréal ou de Toronto lors d'un jour affairé. J'ai vérifié hier la situation à Montréal. Pendant toute l'année 1976, un total de 100 ventes exactement et de 22 hypothèques ont été inscrites. Il s'agissait dans 90 pour cent des cas de navires de plaisance. Ceci représente un acte tous les trois jours en moyenne. À Vancouver, étant donné le vaste nombre de navires de pêche, c'est différent. Un très grand nombre d'opérations bancaires aux termes de la Loi sur les banques ont comme garantie des navires de pêche. Il y a eu environ 1,800 actes en une année.

Toutefois, à Montréal, par exemple, le receveur des douanes tient le registre; il n'a pas de préposé à plein temps au seul système d'immatriculation des navires et une inscription complète, c'est-à-dire, l'importation du navire d'un pays étranger, sa mise en vente, son hypothèque, le tout, selon mon expérience, prend environ 25 minutes. À Montréal, par exemple, qui est un port d'importance, cette opération pourrait prendre trois jours. On m'a fourni une estimation, et peut-être les parrains du projet de loi sont-ils mieux renseignés sur le coût du système d'ordinateur, mais le projet de système de communication connecté avec six bureaux d'enregistrement locaux, plus le genre de banques de données requis pour faire fonctionner un tel système, plus la possibilité d'avoir à assumer la responsabilité, si l'ordinateur fait défaut comme tous les autres ordinateurs, peut s'élever à environ \$100,000 par mois pour faire ce qui peut être fait maintenant simplement en examinant les livres tout en ne suscitant aucune accumulation de dossiers puisque le nombre des navires est assez restreint.

À notre avis, le système d'ordinateur constituerait une dépense inutile. Quant aux avantages de l'ordinateur, s'il ne s'agissait que de chercher une inscription, ils ne seraient pas tellement grands. S'il s'agissait au contraire de revenir à l'enregistrement de titres de propriété et d'actes, ce qui comporterait beaucoup de paperasserie, l'ordinateur serait peut-être utile. Je n'ai jamais entendu parler d'une juridiction où un système fonctionnait et qui avait demandé à revenir à l'enregistrement d'actes. Pourquoi le faire alors? Il me semble que le contribuable le paiera fort cher, ou, si le ministère des Transports s'en tient à sa politique d'en assurer le paiement par les

[Text]

cies, it is our guess that there would be a filing fee of approximately \$1,000 per deed to keep the computer going. It is not as though it would save manpower either, because there will be the 68 or 69 local receivers who, if they are to be of any use at all, must be sufficiently well trained to be able to tell the man he must cross this "t" or dot that "i" before sending it in. There will be the six local deputy-registrars and the central registrar. The practical problems are also considerable. With an on-line system, to have a closing in Newfoundland people in Vancouver will have to be at their offices at 4.30 a.m. every day of the week and those in Newfoundland will have to stay until 9.30 p.m., all for the purpose of producing the same effect as now prevails. The whole process can now be done in one fell swoop in one place. In our submission, it simply does not make sense.

Senator Riley: Mr. Barry, Senator van Roggen raised an interesting point yesterday with respect to the multiple transfer sales on the west coast. As the law applies today, would the registry be at the border and the owner who wishes to transfer his vessel, whether it be a fishing vessel, coasting vessel or yacht, need only give the transfer deed to the local registrar in that case? Under the Customs Act and without benefit or a lawyer he can transfer, because the forms are provided at that border registry?

Mr. Barry: Absolutely; and the registrar will show him how to fill them in. Also, the time lags involved in this will be horrendous. This is particularly important with respect to the importation of foreign vessels. The Canadian shipbuilding industry is protected by a 25 per cent duty, so if it is desired to import a laker it will cost \$4.5 million in duty over and above the \$18 million price. A foreign yard may be more competitive, but it costs a great deal of money. Even so, it is on occasion desirable to be able to import vessels. Importing a vessel means that it must be deleted from the foreign registry, put on the Canadian registry and, in all probability, mortgage financing placed, all at the same time. There is just no way that a foreign vendor will have his vessel deleted and wait around while a sub-search is made in every single one of the proposed six registries to make sure that no one has filed anything on it and possibly while the central registrar exercises his right to consider whether there is something wrong with the deed, as is presently provided. I cannot see any way of getting around that, except in such a case putting the mortgage on the foreign vessel abroad, bringing the foreign vessel in subject to the mortgage and, maybe, re-mortgaging it when it gets back to Canada and simply duplicating the work for no useful purpose.

Senator Riley: Would you say, Mr. Barry, that the proposed system of central registry would be unworkable?

Mr. Barry: It is the same as everything else, I suppose, that with a great deal of pain and suffering it might be forced to work. We can see no benefit out of it; we can see extremely grave problems and the expenditure of a great deal of money

[Traduction]

usagers, nous croyons qu'il faudrait un tarif d'inscription d'environ \$1,000 par acte pour faire fonctionner l'ordinateur. Il ne permettra même pas d'économie de main-d'œuvre parce qu'il faudra compter 68 ou 69 récepteurs locaux qui, si l'on veut qu'ils soient efficaces devront être suffisamment bien informés, pour pouvoir conseiller sur la présentation d'un acte à mettre en mémoire. Il y aura les six sous-conservateurs locaux et le conservateur central. Les problèmes pratiques sont également considérables. Avec un système connecté, pour avoir une inscription à Terre-Neuve, les employés de Vancouver devront être à leur bureau à 4 h 30 tous les jours de la semaine et ceux de Terre-Neuve devront rester jusqu'à 21 h 30, tout ceci pour donner le même service que celui qui prévaut maintenant. Maintenant, tout le processus peut se faire en un seul endroit et en une seule fois. A notre avis, cela n'a aucun sens.

Le sénateur Riley: M. Barry, le sénateur van Roggen a soulevé un point intéressant hier en rapport avec les nombreux transferts de navires sur la côte ouest. D'après le libellé actuel de la Loi, le bureau du conservateur se trouvera-t-il à la frontière et dans ce cas suffit-il au propriétaire qui désire changer de navire, qu'il s'agisse d'un bateau de pêche, d'un caboteur ou d'un yacht, de remettre le dossier de transfert au conservateur local? Peut-il, en vertu de la Loi sur les douanes, et sans l'aide d'un avocat, remplir lui-même son dossier puisque les formulaires de transfert se trouveront dans le bureau du conservateur à la frontière?

M. Barry: Oui, absolument. En outre, le conservateur lui montrera comment les remplir. Cependant, les délais seront effarants. Ceci s'applique tout particulièrement à l'importation de navires étrangers. L'industrie maritime canadienne est protégée par des droits de douane de l'ordre de 25 p. 100 si bien que si vous voulez importer un navire de lac, il vous faudra verser 4.5 millions de dollars de droits de douane en plus du prix d'achat de 18 millions de dollars. Un navire battant pavillon étranger serait peut-être plus concurrentiel mais l'investissement est important. Même dans ce cas, il est parfois désirable de pouvoir importer des navires. L'importation d'un navire nécessite la suppression de celui-ci du registre étranger, son inscription dans le registre canadien et, en toute probabilité, l'obtention d'une hypothèque. Un vendeur étranger ne peut pas se permettre, alors que son navire a été supprimé du registre, d'attendre pendant qu'une enquête est effectuée dans chacun des six bureaux nationaux pour s'assurer que le navire en question n'a pas de dossier et pendant que le conservateur en chef étudie si le document est en règle, comme le prévoit la loi. Je ne vois pas comment on pourrait éviter cela, sauf en plaçant l'hypothèque sur le navire étranger à l'étranger, puis en important le navire étranger puis en l'hypothéquant de nouveau à son entrée au Canada et en refaisant les mêmes démarches pour aucune raison valable.

Le sénateur Riley: M. Barry, iriez-vous jusqu'à dire que le système prévoyant l'établissement d'un registre central serait impraticable?

M. Barry: C'est pareil pour tout, je suppose, c'est-à-dire que ce système fonctionnera, mais avec beaucoup de mal. Nous ne voyons pas quel avantage on peut en tirer; nous ne pouvons qu'anticiper des problèmes extrêmement sérieux et des dépen-

[Text]

to no useful purpose. We would simply be back to where we are right now, with a great deal of difficulty. In practice, I believe it would be unworkable, because one suspects that the system of on-line registration would result in very substantial problems and I have mentioned some of the operational problems. It is extremely unlikely that it would work. Even if it did work, what is the result? We have these problems of title searching, the trustee problem, which we do not face at this point and it is not even a registry of deed situation in the sense — this is also the bankers' point — that there is a system of priorities established as far as registration.

If under clause BII-32(2) two deeds come in at about the same time, the whole system grinds to a halt. You cannot simply make a search and take the position that your document is registered free of conflicting entries and, therefore, funds can be dispersed. That subclause is drafted in a curious way. It suggests that the Registrar has some right to review the deeds, if there is a conflict over some undetermined period of time, or he can only review it if there is absolute simultaneity of the filing of the deeds, which is a very difficult situation to contemplate. One doubts that it is limited to the filing of two documents within the same minute.

Another situation which is unworkable in practice, it seems to me, is the next subclause, subclause (3), whereby the Registrar, if he is under any doubt as to the validity of a claim, may demand the Certificate of Registration while he considers the matter. It does not say that he can get the Certificate of Registration when he demands it, although I suppose that is implied, but once the Certificate of Registration is removed from a ship, that ship is immobilized. It requires the Certificate of Registration to get into ports.

There are two possibilities: either it is a matter of public interest which is involved, such as forfeiture, in which case the government can move to seize the vessel, or it is a matter of private interest, in which case the person whose rights are jeopardized can move. If there is a provision that the registrar could write a letter to the person whose rights he thought were jeopardized, no one could object to that. But to tie up a vessel at the rate of \$10,000 a day while the registrar goes and seeks advice on the matter is, in view of the extensive enforcement provisions in the bill, totally superfluous and absolutely disastrous, particularly if the owner really does have the right, the doubts of the registrar notwithstanding.

Clause B11-13 reads:

As between or among persons who are the owners of a Canadian ship, a group of persons who are joint owners of an interest in the ship, whether or not they are represented by a trustee, constitute a single person and no member of such a group may dispose of his interest separately.

That is a hangover from section 10 of the Canada Shipping Act. In that context it made good sense, because under that section only the registered owner could sell, and what joint owners of a vessel did between themselves was no one's business but their own. But we do not have section 73 any longer. So this is a statutory provision that once you become a

[Traduction]

ses considérables sans raison valable. Nous reviendrions là où nous en serions restés, avec beaucoup de difficultés. D'un point de vue pratique, je crois que ce système sera impraticable, car ce système d'immatriculation provoquera de graves problèmes et j'en ai déjà mentionné quelques-uns. Ce système ne marchera vraisemblablement pas. Même s'il marche, qu'advient-il? Il faut rechercher le titre de propriété, et il y a des problèmes de fiducie que nous n'avons pas à l'heure actuelle et il ne s'agit même pas de l'enregistrement d'un acte dans le sens, et c'est également le point de vue des banquiers, où il existe un système de priorités qui va jusqu'à l'immatriculation.

En vertu du paragraphe (B II-32(2), si deux documents concernant le même navire sont déposés en même temps, le conservateur peut refuser de les enregistrer. Vous ne pouvez pas vous permettre de faire une enquête et vous dire que votre document est enregistré, abstraction faite de conflits et, par conséquent, vous pouvez perdre vos fonds. Ce paragraphe est libellé de manière curieuse. Il stipule que le conservateur a le droit d'examiner les documents, s'il existe un conflit pour un délai indéterminé ou qu'il ne peut les examiner que lorsque les documents sont déposés en même temps, ce qui est difficile à envisager. Je ne pense pas que ce soit limité au dépôt simultané de deux documents.

Il existe une autre situation impraticable à mon avis, dans le paragraphe suivant le paragraphe (3) qui stipule que le conservateur, s'il a des doutes quant à la validité d'une créance, peut exiger le certificat d'immatriculation. Le paragraphe ne stipule pas qu'il peut obtenir le certificat d'immatriculation s'il le demande, bien que je suppose que cela soit sous-entendu, mais une fois que le certificat d'immatriculation est retiré du navire, ce navire est immobilisé car il faut avoir un certificat d'immatriculation pour entrer au port.

Il existe deux possibilités: s'il s'agit d'une question d'intérêt public, telle qu'une confiscation, le gouvernement peut saisir le navire; s'il s'agit d'un intérêt privé, les personnes dont les droits ont été lésés peuvent réagir. Personne ne pourrait formuler d'objection, s'il existait une disposition selon laquelle le conservateur pourrait écrire une lettre à la personne dont les droits ont été, à son avis, lésés. Mais l'immobilisation d'un navire à \$10,000 par jour pendant que le conservateur cherche des conseils constitue, compte tenu des dispositions d'application du projet de loi, une mesure totalement superflue et absolument désastreuse surtout si le propriétaire a le droit de son côté, nonobstant les doutes du conservateur.

L'article BII-13 se lit comme suit:

Dans les rapports entre les personnes qui sont propriétaires d'un navire canadien, un groupe de personnes qui sont copropriétaires indivis d'un intérêt dans ce navire, qu'elles soient ou non représentées par un fiduciaire, constitue une seule personne et aucun membre d'un tel groupe ne peut disposer séparément de son intérêt.

Cet article est un reliquat de l'article 10 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Dans le cadre de cette loi, cet article était justifié car seul le propriétaire inscrit pouvait vendre le navire et les transactions qui se déroulaient entre les copropriétaires ne concernaient qu'eux. Mais il n'existe plus d'article 73. Il s'agit donc d'une disposition statutaire selon

[Text]

joint owner of a ship, you are forever the joint owner of that ship, and you are forbidden by statute to dispose of that interest, even to another joint owner of the ship.

The situation is unworkable in practice. It also has some interesting financing consequences. A well established method of financing ships, as with other transportation equipment, is similar to the equipment trust where the lending institution becomes the registered owner of the vessel, or a trustee becomes the registered owner of the vessel and then issues trust participation certificates. This is the leverage lease situation, and the advantage is that the lending institution, not only receives interest, but can take advantage of depreciation provisions, resulting in interest rates of between 1 to 3 percentage points lower than they would be on the market otherwise. Admittedly, this is not viewed with favour by the Department of National Revenue currently, but these things change. If there is a policy aimed at supporting ocean-going shipping, the policy may change on that, as it has changed on capital cost allowance for buildings. But the trustee cannot sell. There is a statutory prohibition against the issuance of a disposable participation certificate.

What is worse is that under another clause, clause BII-20, if title to a ship is held by a trustee, not only he, but all of the beneficiaries, must be qualified to own the ship.

I shall just briefly refer to the ownership qualifications. The vessel must be owned either by a Canadian citizen domiciled in Canada—these are the general rules—or by a Canadian corporation whose officers and directors are resident in Canada. In the case of corporations, it is quite possible for the shares of the corporation to be substantially owned abroad, provided that the officers and directors are available in the country to respond to national policy. That is all right in the case of a corporation, but it is impossible in the case of a trustee. In our submission, that distinction is unnecessary. This situation came up in the United States. There is always the possibility that the trustee is just a front. Under the United States Shipping Act the trustee is required to be a person of substance. The trustee must be a corporation with a capital and surplus of not less than \$3 million. At one point there was a case which held that the foreign beneficiaries would cause the nullity of mortgages under the United States Shipping Act. That caused havoc. The law was amended in 1965 to provide for a trustee of substance with a possibility of foreign beneficiaries.

This provision as to the nationality of the beneficiaries of the trust means, of course, that one cannot have negotiable participation certificates, because who is to know whether the certificate is to be negotiated to a foreigner? If it is negotiated to a foreigner, that would constitute a cause of forfeiture under the act.

[Traduction]

laquelle, si vous devenez copropriétaire d'un navire, vous l'êtes de façon permanente et la loi vous interdit de disposer de cet intérêt même à un autre copropriétaire du navire.

Cette situation est impraticable. Elle a également certaines conséquences financières intéressantes. Un des modes de financement des navires, ou de tout matériel de transport d'ailleurs, est similaire au système d'équipement trust par lequel l'établissement de prêt devient le propriétaire inscrit du navire, ou alors un fiduciaire devient le propriétaire inscrit du navire et émet des certificats de participation fiduciaires. Il s'agit du système de location à coefficient multiplicateur et l'établissement de prêt touche non seulement des intérêts mais peut tirer parti des dispositions concernant l'amortissement, ce qui donne des taux d'intérêt de 1 à 3 p. 100 inférieurs à ce qu'ils seraient sur le marché. Évidemment, le ministère du Revenu national ne voit pas cela d'un bon œil mais tout cela peut changer. Si une politique visant à aider les navires longs-courriers est mise en œuvre, cette politique peut changer comme elle a changé en matière de déduction pour amortissement dans l'industrie du bâtiment. Mais le fiduciaire n'a pas le droit de vendre. La loi interdit l'émission d'un certificat de participation transférable.

Mais ce qui est pire, c'est qu'en vertu de l'article BII-20, si le titre de propriété d'un navire est détenu par un fiduciaire, non seulement lui, mais tous les bénéficiaires, doivent remplir les conditions requises pour être propriétaire d'un navire.

Je voudrais revenir brièvement sur les conditions requises pour être propriétaire d'un navire. Le navire doit appartenir soit à un citoyen canadien domicilié au Canada—ce sont les règles générales—soit à une société canadienne dont les directeurs résident au Canada. Dans le cas des sociétés, des actionnaires étrangers peuvent détenir une participation majoritaire dans la société, à condition que les directeurs soient domiciliés au Canada pour pouvoir répondre à des questions de politique nationale. Cet article s'applique parfaitement dans le cas d'une société mais il est impraticable dans le cas d'un fiduciaire. Dans notre mémoire, nous avons estimé que cette distinction était inutile. Ce cas est déjà survenu aux États-Unis. Il est toujours possible que le fiduciaire ne soit qu'une façade. En vertu de la *United States Shipping Act* (Loi sur la marine marchande des États-Unis) le fiduciaire doit être une personne ayant des fonds. Le fiduciaire doit être une société disposant d'un capital et d'un excédent qui ne peut être inférieur à 3 millions de dollars. A un moment donné, on a jugé que les bénéficiaires étrangers pourraient provoquer l'invalidité des hypothèques en vertu de la *United States Shipping Act* (Loi sur la marine marchande des États-Unis). Cela a provoqué de grands dégâts. La loi a été modifiée en 1965 et elle dispose maintenant que le fiduciaire doit avoir des fonds et qu'il est possible que certains bénéficiaires soient étrangers.

La disposition concernant la nationalité des bénéficiaires de la fiducie signifie naturellement qu'il n'est pas possible d'avoir des certificats de participation négociables car qui sait si le certificat est négocié à un étranger? S'il est négocié à un étranger, le navire pourrait être confisqué en vertu de la loi.

[Text]

Senator Riley: In the case of joint ownership, did I understand you to say that only one of the owners is the registered owner of the vessel?

Mr. Barry: One has to distinguish between the old system and the new. Right now, there can be a number of owners of a ship registered. The problem, however, is that the clause involved appears to create a statutory prohibition against any of those owners disposing of their interest separate from the other owners. Obviously, all could come together and sell the vessel to someone else, but they cannot dispose of their interests severally, whether or not they are represented by a trustee. Right now, as the law stands, this can be done behind the registered owner's back. It is no concern of his. It can be done but it does not appear on the registry. But that provision is not reproduced in this bill. Due to the absence of the provision that the registered owner can give an absolute right of disposition, it seems arguable that individual joint owners of a ship, whether represented by a trustee or not, cannot sell without the cooperation of all of the other joint owners.

Another point which needs to be dealt with arises out of clause BII-15, which reads:

Every ship that exceeds ten metres in length and that is owned by a person or persons each of whom is qualified to own a Canadian registered ship shall be registered in accordance with this Code.

I have already referred to the ship-restaurant situation. Another problem, however, is that it is not uncommon now for Canadians to own foreign flag vessels. Because there is no requirement, you may register if you are a Canadian citizen. You cannot register if you are not a Canadian citizen or British subject, but you do not have to register if you are a Canadian citizen.

Clause BII-15 changes that and requires that you register. This, again, is only going to help the lawyers, because all one has to do is to incorporate an offshore company—and so long as Canadians are allowed to own shares in foreign corporations, that cannot be prevented—with the offshore company owning the ship, with the same result, except that the lawyers and accountants have to be paid in respect of services to another corporation. The utility of that clause seems to me to be extremely doubtful.

The order of many of these articles does not seem to me to be very logical. For example BII-12 to 14 deal with ownership, but then you find the maximum number of owners of a vessel is to be found in the section "application for registration" which is BII-50. That is an important provision and it seems to me it is not just a mechanical question of application and it should fall into BII-14.

Because I refer to the clauses in numerical order I now come to another provision dealing with registration and the like and

[Traduction]

Le sénateur Riley: Dans le cas d'une copropriété, avez-vous dit que seul un des propriétaires est le propriétaire inscrit du navire?

M. Barry: Il faut faire une distinction entre l'ancien système et le nouveau système. A l'heure actuelle, il peut y avoir plusieurs propriétaires d'un navire immatriculé sous pavillon canadien. Cependant, l'article en question semble créer une interdiction d'ordre statutaire à l'encontre des propriétaires qui voudraient disposer de leur intérêt séparément des autres propriétaires. De toute évidence, tous les propriétaires pourraient se joindre et vendre le navire à quelqu'un d'autre mais ils ne peuvent pas disposer de leurs intérêts séparément, qu'ils soient ou non représentés par un fiduciaire. A l'heure actuelle, ceci peut être fait derrière le dos du propriétaire inscrit. Cela ne le regarde pas. Cela peut se faire mais le registre n'en fait pas mention. Or cette disposition ne figure plus dans le projet de loi. Compte tenu de la suppression de cette disposition, on se demande pourquoi des copropriétaires individuels d'un navire, représentés ou non par un fiduciaire, ne pourraient pas vendre le navire sans la collaboration des autres copropriétaires.

Il existe un autre problème à l'article BII-15 qui se lit comme suit:

Tout navire de plus de dix mètres de longueur qui appartient à une ou plusieurs personnes dont chacune remplit les conditions requises pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien doit être immatriculé conformément au présent Code.

J'ai déjà parlé de la situation des navires-restaurants. A l'heure actuelle, il est très commun que des Canadiens possèdent des navires battant pavillon étranger. Puisqu'il n'existe aucune condition, vous pouvez immatriculer votre navire si vous êtes citoyen canadien. Vous ne pouvez pas l'immatriculer si vous n'êtes pas citoyen canadien ou citoyen britannique mais vous pouvez ne pas l'immatriculer si vous êtes citoyen canadien.

L'article BII-15 modifie cette disposition et exige que vous immatriculiez votre navire. Cette disposition va de nouveau aider les avocats car il suffit de faire partie d'une société étrangère—aussi longtemps que les Canadiens pourront posséder des actions dans des sociétés étrangères, on ne pourra pas empêcher que cela se produise—et d'enregistrer le navire sous le nom de la société étrangère, ce qui revient au même, à l'exception du fait que les avocats et les comptables devront être rémunérés pour services rendus à une autre société. L'utilité de cet article me semble très douteuse.

L'ordre d'un grand nombre de ces articles ne semble pas très logique. Ainsi, les articles qui concernant la propriété portent les numéros BII-12 à BII-14, alors que les dispositions qui établissent le nombre maximum de propriétaires d'un navire figurent à l'article BII-50 au chapitre intitulé «Demandes d'immatriculation». Comme cette dernière disposition est très importante, elle ne devrait pas, à mon avis être simplement inscrite dans les modalités d'application, mais devrait faire partie de l'article BII-14.

Étant donné que je commente les articles dans leur ordre numérique, j'arrive ensuite aux dispositions qui se rapportent à

[Text]

that is BII-33. When a ship is exported it is normal for the registrar to issue a certificate of deletion which will be required by the registrar of the importing country to show that the vessel has been removed from the exporting country's registry. It is our submission that as a matter of order at this point there should be additions to the documents which are listed and which the registrar should provide on request, and there are two ancillary points. First, due to national control of vessels, it is frequently required that a certificate that the vessel is available under Canadian law for export be obtained because of export permit control acts in many countries. There is such a Canadian act although in principle it does not apply to vessels, but in our submission it should be possible for the registrar to provide such a certificate which is often required by foreign authorities.

Senator Riley: You mean that already the transfer has taken place at the port of registry?

Mr. Barry: I am saying that at a closing what will happen is that it will be deleted from the Canadian port of registry and registered at the foreign port of registry. There are major logistic problems here, because if you are going to put a mortgage on the vessel when it is being imported into the other country you have to have the closing at their registry for all practical purposes. This creates a major logistics problem because you have to have somebody who can certify to the satisfaction of the foreign registrar immediately that the ship has been deleted from the Canadian registry. We had a major problem in my firm a couple of years ago with this, where a ship was being exported to Panamanian registry on the Panamanian registry in New York, where mortgages were being deleted in Montreal and immediately being put on in New York. We did not trust the owners one inch, and we were acting for the mortgage creditors and there was no way we were going to leave the thing up in the air for a day or two. We sought the assistance of the department to get the Canadian consul in New York to certify on the assurance from Canada, from the Canadian registrar in Canada, that there had been a deletion so that there would be simultaneous closing and deletion in New York, and registration of mortgage in Panama could take place. I regret to say that there was a marked lack of interest on the part of the department although, this is quite a common method of operation with other nations that the local consul will receive a telex from his registrar abroad and then issue a certificate in his own name at the place where the closing of the import registry takes place. It is our submission, and I mention it in the brief, that there should be a specific right of procedure set up by statute to authorize the issuance of deletion certificates of this sort by Canadian consular officers abroad to permit these transactions to take place. In the event, we were only able to complete a transaction because the Panamanian registrar in New York was prepared to rely on the word of our firm plus a telephone call to the registrar in Montreal. But that is not really a very satisfactory substitute for a proper certificate issued by the appropriate authority.

[Traduction]

l'enregistrement et à ses modalités qui figurent sous le numéro BII-33. Quand un navire est exporté, le conservateur doit normalement émettre un certificat de radiation de l'inscription, si le conservateur du pays importateur l'exige, indiquant que le navire a été radié du registre du pays exportateur. Incidemment, nous estimons que ce certificat devrait être annexé aux documents énumérés ou demandés au conservateur. Il en ressort donc deux conséquences: premièrement pour des raisons de contrôle, les lois régissant les permis d'importation de nombreux pays exigent souvent qu'un certificat soit émis indiquant que le navire construit au Canada peut être exporté. Le Canada possède une loi de ce genre, même si, en principe, elle ne s'applique pas aux navires. Nous alléguons toutefois que le conservateur pourrait fournir ce certificat qui est souvent exigé des autorités étrangères.

Le sénateur Riley: Parlez-vous des cas où la cession a déjà été consignée au port d'immatriculation du navire?

M. Barry: Je prétends qu'en cas de radiation, l'inscription sera rayée au port d'immatriculation canadien et le navire sera ensuite immatriculé au bureau d'enregistrement du pays étranger. Cela pose de nombreux problèmes logistiques. Ainsi, si le propriétaire désire grever son navire d'une hypothèque en l'exportant dans l'autre pays, l'inscription dans ce pays devra être radiée pour toutes sortes de raisons pratiques. Il est alors essentiel que quelqu'un atteste immédiatement à la satisfaction du conservateur étranger que le navire a été biffé du registre canadien. Notre entreprise a dû faire face à un grave problème de ce genre, il y a quelques années. Elle avait vendu un navire qui devait être exporté et immatriculé sous pavillon panamien à New York, alors que ses hypothèques devaient être radiées à Montréal pour être ensuite immédiatement inscrites à New York. Nous n'avions aucune raison de nous fier aux propriétaires et nous devions protéger les intérêts des créanciers hypothécaires; il n'était donc nullement question de laisser aller l'affaire pendant un jour ou deux. Nous avons demandé l'aide du ministère afin que le consul canadien à New York puisse attester, moyennant garantie du Canada, c'est-à-dire du conservateur canadien, qu'il y avait eu radiation au Canada, de sorte qu'il y aurait simultanément radiation à New York et fort probablement enregistrement d'une hypothèque à Panama. Je regrette de mentionner que le ministère a fait part d'un manque d'intérêt notoire, même s'il s'agissait là d'une façon de fonctionner courante dans les autres pays. Habituellement, ces derniers demandent, par télex à leur conservateur à l'étranger de faire émettre par le consul local un certificat en son nom et à l'endroit où la radiation de l'inscription du navire importé a eu lieu. Comme en fait foi notre mémoire, nous estimons qu'il devrait y avoir une procédure précise énoncée dans la loi pour autoriser les fonctionnaires d'un consul canadien établi à l'étranger à émettre un certificat de radiation afin que les transactions puissent avoir lieu. En l'occurrence, nous avons pu conclure le marché parce que le conservateur panamien à New York a accepté la parole de notre représentant moyennant un appel téléphonique au conservateur à Montréal. Ce n'est toutefois pas une solution très satisfaisante, comparée à l'émission d'un certificat en bonne et due forme émis par une autorité désignée.

[Text]

Section BII-41 (2) refers to conditions on the issuance of a deletion certificate. This perhaps is linked with the obligation of a Canadian national who owns a ship having to register in Canada under BII-37 which I adverted to a moment ago. If the committee feels that such a provision is unnecessary, it also seems, in our submission, unnecessary to attach conditions to the certificate of deletion as long as you are free to export the ship. Whether you export it to one country or another would not seem to be relevant to us. In any event it is not enforceable because you can always export to country X and then re-export to country Y. I am not saying that a Canadian exporter might do so, but a foreign importer might do so.

I would now like to go on to page 17 of my brief relating to mortgages. There was much discussion yesterday of the proposed new section 52 of the Canada Shipping Act, and I echo Mr. Langlois' comments that these provisions should surely not be made by way of amendment to the Canada Shipping Act, but should be put in at the end of Book II where mortgages are dealt with. I refer to section BII-71 and following dealing with registration of mortgages. Perhaps its title should be changed to "mortgages" in general since some of these sections do not deal specifically with the matter of registration. Mr. Langlois pointed out that the proposed new section 52 appeared to mean that if a mortgagee who ranks behind salvage claims, collision claims, crew's wages and government claims and a number of others puts the debtor into bankruptcy, he goes to the head of the line—a sort of judicial snakes and ladders! In fact that is not what the section means. I cannot quote any authority for that except to say that section 52 has been in existence since 1854 and no mortgagee has ever succeeded in using this to go to the head of the line. The reason for section 52 is that under English bankruptcy law, not only do things belonging to the bankrupt fall into the bankruptcy estate as they do under our Bankruptcy Act, but also things reputed to belong to the bankrupt. The new article rewords the old and instead of "reputed" we find the words in line 17 on page 9 "was or appeared to be". It was necessary, in other words, to say that just because a person appeared to be the owner of a ship it did not mean that it fell into the bankrupt estate if he went bankrupt. The reason for that is the institution of managing-owner of a ship which is, I think, section 76 of the existing Canada Shipping Act. This would suggest that even if you were on the registry you appeared, because you were running the ship, to be the owner. The "reputed" ownership theory has never been part of Canadian bankruptcy law. In my submission section 52 was unnecessary when it was enacted in the Merchant Shipping Act of 1934 and remains unnecessary and is totally misleading. However, there are problems relating to bankruptcy which, in our submission, need to be dealt with. As members of the committee probably know, the Bankruptcy Act provides that notwithstanding anything in the act, a sale of real estate or a mortgage of real estate made for adequate valuable consideration to an acquirer in good faith is valid notwithstanding that the seller or mortgagor is bankrupt unless before the registration of that transaction a certificate of bankruptcy has been

[Traduction]

Le paragraphe BII-41(2) se rapporte aux conditions d'émission du certificat de radiation. Cette disposition pourrait être reliée à l'obligation imposée à un propriétaire canadien d'enregistrer son navire au Canada en vertu de l'article BII-37 dont je viens de parler. Si le Comité estime que cette disposition est inutile, il nous semble également inutile de subordonner le certificat de radiation à des conditions pour autant que l'exportation est autorisée. La question de savoir à quel pays le navire est destiné ne nous semble pas pertinente. De toute façon, cette condition n'est pas applicable, car un armateur pourrait toujours exporter à un pays X et réexporter ensuite au pays Y. Je ne veux pas prétendre que c'est ce que feraient les exportateurs canadiens mais je suis sûr que certains exportateurs étrangers le feraient.

Je passerai maintenant à la page 17 de notre mémoire à la rubrique «Hypothèques». Vous avez discuté abondamment hier du nouvel article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Comme l'a affirmé Langlois, je crois que ces dispositions ne devraient certainement pas être présentées sous forme d'amendement à la Loi sur la marine marchande du Canada, mais devraient être inscrites à la fin du livre II qui traite des hypothèques. Je veux parler de l'article BII-72 et des suivants qui se rapportent aux hypothèques. Ce chapitre devrait peut-être être réintitulé «Hypothèques», car les articles qu'il contient ne se limitent pas à la question de l'enregistrement. Langlois a fait remarquer que le nouvel article 52 semblaient prétendre que si un créancier hypothécaire dont la créance passe normalement après les réclamations de sauvetage et de collision et les revendications salariales et gouvernementales, pousse son débiteur à la faillite, il devient prioritaire... il joue donc une sorte de jeu de l'oie judiciaire! En réalité, telle n'est pas la portée de cet article. Je ne peux m'appuyer sur aucun document pour le prouver, mais je puis affirmer que l'article 52 existe depuis 1854 et qu'aucun créancier hypothécaire n'a réussi à faire passer sa créance au premier rang en invoquant cet article. L'article 52 a été institué parce qu'en vertu de la loi anglaise sur les faillites, sont inscrits à l'actif du failli non seulement les objets qui lui appartiennent, comme dans notre Loi sur la faillite mais également les biens, qui sont réputés lui appartenir. L'ancien article a été reformulé et le mot «réputé» a été remplacé à la dix-septième ligne de la page 9 du projet de loi par l'expression «était ou semblait être». En d'autres termes, il fallait indiquer que même si une personne semblait être le propriétaire d'un navire, cela ne signifiait pas que ce navire était automatiquement inclus dans son actif advenant qu'elle déclare faillite. Cette disposition a été incluse suite à l'institution du statut de propriétaire gérant qui, je crois, est abordé à l'article 76 de l'actuelle Loi sur la marine marchande du Canada. Cela donnerait à entendre que la personne inscrite au registre semble être le propriétaire du navire, du seul fait qu'elle l'administre. La notion de «réputé» propriétaire n'a jamais fait partie de la loi canadienne sur la faillite. Comme en fait foi notre mémoire, l'article 52 était et demeure inutile, car il apparaît déjà dans la Loi de 1934 sur la marine marchande et qu'il prête totalement, à confusion. Toutefois, notre mémoire fait état de certains problèmes reliés à la faillite qu'il faudrait aborder dans ce projet de loi. Comme les membres du Comité le savent probablement, la Loi sur la faillite stipule que

[Text]

filed on the record. That permits the transaction with respect to a movable property without fear that the vendor may be bankrupt and may have just committed bankruptcy not to the knowledge of the purchaser. It is our submission that section 52, which was inadequate at all times, needs to be replaced by a provision similar to that which I have just summarized, which is relating to real estate and which is section 53 of the Bankruptcy Act. In other words, section 53 should be amended to relate to registered vessels as well as to real estate, for the same reason. They both deal with valuable properties which are on a registry system. Especially in the case of a foreign purchaser, for example, who may have no idea of the financial status of the vendor to be protected in his transactions.

We have at rather short notice attempted to give certain comments on the bill as it presently stands. We have, in a number of cases in the brief, suggested specific wording. It is extremely difficult, in view of the radical nature of some of the proposed provisions of the bill, to be more specific; but we submit that, in the circumstances, the bill is, frankly, a bad one, not basically from a policy point of view but because of the problems of drafting and implementation, and that substantial changes are needed for the benefit of Canadian and other shipping before it comes into force.

The Deputy Chairman: Are there any further questions? If there are no further questions, I thank Mr. Barry and assure him that his comments will be taken into account when we study the bill clause by clause.

I wonder if Mr. Mahoney would now make a brief comment on questions that were raised?

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. I shall not take more than a few moments of your time. However, I think that some clarification should be made of the degree of consultation which took place regarding this draft legislation.

To explain that fully, I should go back beyond this bill to the Federal Court Act. At the time the Federal Court Act was drafted, knowing that it would repeal the Admiralty Act and would replace the admiralty provisions with respect to the Exchequer Court, there was communication with the Canadian Bar Association, and a request was made to the Bar Association to establish a committee of senior admiralty lawyers who would be available for consultation and to review the provisions which were being suggested for the Federal Court Act.

That committee was set up. When the drafting of the Maritime Code Act was commenced—now a good many years ago—again the Bar Association was approached, and the association reinstated that same committee, with one addition—

[Traduction]

nonobstant toute disposition de cette loi toute vente ou hypothèque de biens immobiliers consentie de bonne foi à un acheteur ou à un créancier hypothécaire pour une contrepartie valable et suffisante est valide sauf si le vendeur ou le débiteur hypothécaire a déjà déclaré faillite avant que la transaction immobilière n'ait été enregistrée. Cette restriction permet à l'acheteur ou au créancier hypothécaire d'effectuer la transaction immobilière sans craindre que le vendeur ne soit déjà en faillite ou ne vienne de déclarer faillite à son insu. Nous estimons que cet article 52, qui a toujours été fautif, doit être remplacé par une disposition semblable à celle que je viens de décrire brièvement, c'est-à-dire celle qui porte sur les biens immobiliers décrits dans l'article 53 de la Loi sur la faillite. En d'autres termes l'article 53 de la Loi sur la faillite devrait être modifié afin d'inclure les navires immatriculés au même titre que les biens immobiliers, et pour les mêmes motifs. Ces deux articles se rapportent également à des valeurs immobilières consignées dans des registres. Cette disposition serait spécialement utile aux acheteurs étrangers qui n'ont probablement aucune idée des garanties qu'ils doivent exiger des vendeurs à l'égard de leur situation financière.

Nous n'avons eu que très peu de temps pour préparer nos commentaires au sujet du bill dans son libellé actuel. Nous avons proposé une formulation précise dans certains cas. Il nous a été extrêmement difficile, étant donné la rigidité de certaines des dispositions du projet de loi, d'être plus précis; nous estimons toutefois que, dans les circonstances, le bill est franchement mauvais, pas tellement à cause de son orientation, mais bien des problèmes de rédaction et d'application qu'il pose, et des changements importants qu'il requiert pour sauvegarder les intérêts des Canadiens et des autres sociétés d'armateurs.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions? Si tel n'est pas le cas, permettez-moi de remercier M. Barry et de lui garantir que ses commentaires seront pris en considération quand nous étudierons le bill article par article.

M. Mahoney désire-t-il faire quelques brèves observations sur les questions qui ont été soulevées?

M. Mahoney: Merci, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. Je serai très bref. J'aimerais toutefois préciser jusqu'à quel point nous avons été consultés avant la rédaction de ce projet de loi.

Pour votre gouverne, je vous référerai d'abord à la Loi sur la Cour fédérale. Quand cette loi a été rédigée, sachant qu'elle abolirait la loi sur l'Amirauté et remplacerait les dispositions de cette loi qui se rapportent à la Cour de l'échiquier, on avait demandé à l'Association du Barreau canadien de former un comité de juristes au fait des questions de l'Amirauté qui conseillerait les législateurs et étudierait les dispositions de la nouvelle loi établissant les attributions de la Cour fédérale.

Ce Comité a été formé. Quand on a commencé la rédaction de la Loi sur le code maritime—il y a de cela un bon nombre d'années—on a une fois de plus contacté l'Association du Barreau canadien, qui a rétabli son comité, en y ajoutant un

[Text]

al member, to act in the same capacity with respect to the Maritime Code Act.

Meetings of that committee were held over a period of several years, including both the Federal Court Act and the Maritime Code Act.

Meetings of that committee were held over a period of several years, including both the Federal Court Act and the Maritime Code Act. I want to emphasize that the persons appointed by the Bar Association, and who sat on that committee, were senior lawyers, well versed in admiralty law. I did a very rough calculation the other day, and came to the conclusion that the years of experience in special admiralty practice, which was covered by the lawyers involved in that committee, were about 125 years. So I think it is apparent that they were people who understood their subject.

All of the provisions which have been criticized here were reviewed by that committee. This was not a "rubber stamp" review, in any sense. Of the original draft of the Maritime Code Act, quite a large number of changes were made in that draft as a result of suggestions, criticisms and comments of the committee. Indeed, one of the sections which has been criticized both today and yesterday was drafted and placed by that committee—a very important section. Their draft was accepted by the draftsman of the Department of Justice.

All I am trying to point out is that there has been a great deal of criticism of this bill within the past two days. A number of those criticisms could be answered immediately; but there are so many of them that I think we would be remiss in our duty if we did not spend adequate time to prepare the fullest possible reply so that the members of this committee will have complete advice on the subject and can render their own decision. That work will be done and we hope to appear before the committee as soon as possible.

The point I want to emphasize is that while you have heard, over the past two days, from witnesses who are undoubtedly involved in the practice of admiralty law and may be considered experts—I am not denying their expertise—over the interval before the next presentation is made we should also consider that this bill was drafted by people with equal expertise, and that many of the points which have been made over the past two days will certainly be challenged when further evidence is presented.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Mahoney. Are there any questions for Mr. Mahoney?

Senator McElman: What time span would Mr. Mahoney have in mind in being prepared to submit replies to the committee?

Mr. Mahoney: We should be ready in one week's time, senator.

The Deputy Chairman: That means next Thursday. The members of the committee will have to take some time to digest all the material which has been presented. Also, our

[Traduction]

membre, et on lui a demandé de faire le même travail pour la Loi sur le code maritime que pour la Loi sur la Cour fédérale.

Pendant plusieurs années, ce comité s'est réuni pour étudier la Loi sur la Cour fédérale et la Loi sur le code maritime.

Je tiens à faire remarquer que les personnes nommées par l'Association du Barreau et qui ont siégé à ce comité étaient des avocats renommés, possédant de profondes connaissances en législation maritime. J'ai fait un calcul très rapide l'autre jour et j'en ai conclu que les avocats s'occupant de ce comité avaient une expérience globale de 125 ans en ce domaine. Ainsi, à mon avis, ce sont apparemment des personnes qui connaissaient leur sujet.

Ce comité a révisé toutes les dispositions qui ont fait ici l'objet d'une critique. Il ne s'agissait pas du tout d'une révision superficielle. À la suite des propositions, des critiques et des commentaires du comité, un grand nombre de modifications ont été apportées au projet original de la Loi sur le Code maritime. Ce comité a en fait rédigé et présenté l'un des articles qui a été critiqué aujourd'hui et hier; il s'agissait d'un article très important. Les rédacteurs du ministère de la Justice ont accepté le projet du comité.

Je m'efforce seulement de faire remarquer que ce projet de loi a fait l'objet de nombreuses critiques au cours des deux derniers jours. Nous pourrions répondre immédiatement à beaucoup de ces critiques; mais celles-ci sont tellement nombreuses qu'à mon avis, nous négligerions notre devoir si nous ne consacrons pas tout le temps nécessaire à la préparation d'une réponse complète et honnête afin que les membres du comité puissent avoir en main tous les renseignements nécessaires sur ce sujet avant de rendre leur décision. Ce travail sera fait et nous espérons revenir témoigner devant le comité le plus tôt possible.

Le point sur lequel je veux insister est le suivant: au cours des deux derniers jours, vous avez entendu des témoins qui connaissent sans aucun doute l'application de la législation sur l'amirauté et qui peuvent être considérés comme des spécialistes, je ne mets d'ailleurs pas en doute leurs connaissances, mais d'ici la prochaine présentation, il faut nous souvenir également que des personnes possédant les mêmes connaissances ont rédigé ce projet de loi; bien des points qui ont été soulevés au cours des deux derniers jours seront donc certainement remis en question lorsqu'il y aura d'autres témoignages.

Le vice-président: Merci, Monsieur Mahoney. Y a-t-il d'autres questions pour M. Mahoney?

Le sénateur McElman: D'après M. Mahoney, il faudrait combien de temps pour préparer les réponses à présenter au comité?

M. Mahoney: Nous devrions être prêts la semaine prochaine, sénateur.

Le vice-président: Cela veut dire jeudi prochain. Les membres du comité devront prendre un certain temps pour assimiler tous les documents qui ont été présentés. De plus, notre

[Text]

legal adviser will probably have to assist some members who are not lawyers.

Mr. Mahoney: Perhaps I should add—this may be obvious, but I would again draw it to your attention—that this is the third time that the bill has been presented in substantially the same form. Not only was it reviewed in its initial stages, and when it was reintroduced, by the committee of the Bar Association, but also I am informed that meetings of the Maritime Law Subsection, the provincial subsections, were held. Certainly they were held in Quebec, and I know they were held in Ontario and British Columbia, and probably in all provinces which had a maritime interest. These provisions were reviewed by those provincial subsections. Therefore, I would point out that it is really not quite fair to say that these comments are being put forward at short notice.

These provisions have been around a long time. There have, in fact, been opportunities to make changes, if those changes were desirable, during the interval between when the first bill was presented, the second bill and this bill. However, in spite of the fact that those meetings were held, private meetings, of the provincial subsections, no suggestions for change were made. I think it should be emphasized that here we have a bill that has gone through this whole process, with incredibly more consultation that usually takes place; a bill which has, under another number, been before a committee of the House of Commons; a bill where the House of Commons recognized that there was an urgent need to get the bill in force, and therefore took unusual steps, with unanimous consent, to move the bill forward. In those circumstances, I think it is quite unfair to say that there has been very short notice.

Senator Smith (Colchester): Perhaps this is not the time, but I just want to make sure that Mr. Mahoney understands that what he said, in the opinion of some—and I happen to be a member of the Canadian Bar—stands examination, not because we think he is telling anything except the truth, but because what he relates does not bear to some of us the weight it obviously bears in his mind.

The Deputy Chairman: Can we adjourn now at the call of the chair?

Senator Burchill: Mr. Chairman, I am not a lawyer, I am a layman, but I have been listening here this morning to legal argument after legal argument. Don't you think the lawyers of this committee, of which there are several, should have plenty of opportunity to go over all the evidence we have heard this morning and be able to discuss it when we meet next time? We should take plenty of time, it seems to me. There are a lot of questions involved.

The Deputy Chairman: I agree with you, but that should be left to the members who are lawyers, who can better understand all the legal implications. If it is the wish of the members of the committee who are lawyers to form a kind of subcommittee, it is up to them to do so. Perhaps in that case they

[Traduction]

conseiller juridique devra probablement aider certains des membres qui ne sont pas avocats.

M. Mahoney: Peut-être devrais-je ajouter, cela peut sembler évident, mais je voudrais de nouveau attirer votre attention à cet égard, que c'est la troisième fois que le projet de loi est présenté à peu près sous le même forme. Il a été révisé non seulement au cours des premières étapes et lorsque le comité de l'association du Barreau l'a présenté, mais j'ai été également informé qu'il y a eu des réunions de l'association chargée de la législation maritime... des sous-sections provinciales. Il y en a certainement eu au Québec et je sais qu'on en a tenu en Ontario et en Colombie-Britannique et probablement dans toutes les provinces qui s'intéressent à la législation maritime. Les sous-sections provinciales ont révisé ces dispositions. Je tiens donc à signaler qu'il n'est vraiment pas juste de dire que ces commentaires ont été apportés à bref délai.

Il est question de ces dispositions depuis longtemps. En fait, on aurait pu apporter des modifications, si celles-ci étaient souhaitables, entre le moment où le premier projet de loi a été présenté, celui où le deuxième a été présenté et celui où le projet de loi qui nous concerne a été présenté. Cependant, malgré ces réunions, des réunions privées des sous-sections provinciales, aucune modification n'a été proposée. A mon avis, il faudrait insister sur le fait que nous avons un projet de loi qui a passé par toutes les étapes, après des consultations beaucoup plus intensives que d'habitude; un projet de loi qui a été, sous un autre titre, présenté devant un comité de la Chambre des communes; un projet de loi, qui selon la Chambre des communes, doit être appliqué de façon urgente. C'est pourquoi la Chambre a pris, à l'unanimité, des mesures extraordinaires pour faire adopter le projet de loi. Dans ces conditions, je pense qu'il n'est pas très équitable de dire qu'il y a eu un très bref délai.

Le sénateur Smith (Colchester): Peut-être que ce n'est pas le moment, mais je veux simplement m'assurer que M. Mahoney comprenne que ce qu'il a dit, selon certains, et il se trouve que je sois membre de l'Association du barreau canadien, mérite d'être examiné, non pas parce que nous croyons qu'il ne dit pas la vérité, mais parce que ses déclarations n'ont pas le même poids pour certains d'entre nous que pour lui.

Le vice-président: Pourrions-nous nous ajourner maintenant, jusqu'à nouvelle convocation?

Le sénateur Burchill: Monsieur le président, je ne suis pas avocat, je ne suis pas du métier, mais depuis ce matin j'écoute argument juridique après argument juridique. Ne pensez-vous pas que les avocats de ce comité, et on en compte plusieurs, devraient avoir l'occasion de passer en revue tous les témoignages que nous avons entendus ce matin et être en mesure d'en discuter au cours de la prochaine réunion? Il me semble que nous devrions prendre beaucoup de temps. Il y a beaucoup de questions non résolues.

Le vice-président: Je suis d'accord avec vous, mais c'est un travail qui relève des membres qui sont avocats et qui peuvent mieux comprendre tous les points juridiques. Si les membres du comité qui sont avocats désirent former un genre de sous-comité, ils sont libres de le faire. Dans ce cas, M. Mahoney ou

[Text]

could have the assistance of Mr. Mahoney or our legal adviser. As you know, I will be away; I am leaving this afternoon and will not be back for the next three weeks, so it will be up to the chairman, who is unavoidably absent, to have an informal meeting with members of the committee and then decide what is the best way to deal with the matter. I am not a lawyer myself, and at times I have been a little lost, so I agree with you, Senator Burchill. I think we need some legal help. I do not know how to do it, and I will not be here to take any decision. I leave it to our chairman and yourselves to meet together and find out what we should do.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I am afraid that next week it will be quite difficult to find any time to have a sitting of the committee, because it is likely to be the last week before the summer recess. There is a very strong possibility that we will adjourn for the summer recess next Friday, or at the latest next Saturday. To do that we will have to extend the sittings of the Senate, and it is very difficult to have the Senate sitting with committees sitting at the same time. Our chances of having the time and the room available next week for a sitting of this committee are very remote.

The Deputy Chairman: I do not know exactly what is going to happen.

Senator Langlois: I merely put this information before the committee.

Senator McElman: Notwithstanding what Senator Langlois has just said, would it be practical for Mr. Mahoney and his people who will be working on this—I assume it will be a written submission—to place that material in the hands of the members of the committee and of counsel to the committee as soon as it has been prepared, so that some advance study of it can take place before the next meeting, if there is one?

The Deputy Chairman: If at all possible, I think that is a good suggestion, but I wonder if Mr. Mahoney can do it.

Mr. Mahoney: It would appear to be a very desirable thing to do. I have some reservations, I must confess, because very often the answers to these questions will have to be amplified verbally, otherwise we could write a book on the subject. In order to ensure that the answers to the questions are fully understood, it certainly would be preferable, from our point of view, to present a written brief but also be able to amplify it verbally.

Senator McElman: My thought was simply this, particularly for the laymen of the committee. If after the conflicting arguments we have heard there are any clauses regarding which the department and its counsel agree with the submissions that have been made, the simple statement "We agree with this" would eliminate further comparisons and studies by the lawyers on this committee, as well as others, and would save a lot of time of the committee and everybody else concerned.

Mr. Mahoney: Unfortunately, I cannot think of a single instance where we would be able to say that we agree without conditions. I can think of one or two instances where we might

[Traduction]

notre conseiller juridique pourrait peut-être les aider. Comme vous le savez, je serai absent; je pars cet après-midi et ne serai de retour que dans trois semaines, c'est donc au président, qui ne pouvait aujourd'hui être présent, d'organiser une réunion privée avec les membres du comité et de décider ensuite de la meilleure façon de résoudre la question. Moi-même, je ne suis pas avocat, et je suis parfois un peu perdu, ainsi je suis d'accord avec vous, sénateur Burchill. Je pense que nous avons besoin d'une certaine assistance juridique. Il y a des façons de l'obtenir, et je ne serai pas ici pour prendre des décisions; je laisse à notre président et à vous-même le soin d'organiser une réunion et d'étudier les mesures à prendre.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je crains que la semaine prochaine, il ne soit difficile de trouver le temps pour convoquer une réunion du comité, car ce sera probablement la dernière semaine avant l'intersession d'été. Il y a de très fortes chances pour que nous nous ajournions vendredi prochain ou au plus tard samedi prochain pour l'intersession d'été. Pour ce faire, nous devrions prolonger les réunions du Sénat, et il est très difficile de tenir des réunions du Sénat en même temps que des réunions de comités. Nos chances d'avoir le temps et les locaux nécessaires la semaine prochaine pour une réunion de comité sont minimes.

Le vice-président: Je ne sais pas exactement ce qui va se passer.

Le sénateur Langlois: Je voulais simplement communiquer ce renseignement au comité.

Le sénateur McElman: Malgré ce que vient de dire le sénateur Langlois, il serait peut-être utile que M. Mahoney et ses collègues qui se consacreront à cette étude, or je suppose qu'il s'agira d'une requête par écrit, communiquent ce document aux membres et au conseiller du comité dès qu'il sera prêt, afin que l'on puisse l'étudier avant la prochaine réunion, s'il y en a une.

Le vice-président: Si cela est possible, je pense que c'est une bonne idée, mais je me demande si M. Mahoney peut le faire.

M. Mahoney: Il serait très souhaitable de procéder de cette façon. Je ferai certaines réserves, je dois l'avouer, car très souvent il faut confirmer de vive voix les réponses à ces questions, sinon nous pourrions écrire un livre à ce sujet. Pour que les réponses aux questions soient entièrement comprises, il serait certainement préférable, à notre avis, de présenter un exposé écrit, et de pouvoir également le défendre devant vous.

Le sénateur McElman: Mon idée était simple, surtout pour les non-spécialistes du comité. Si après les arguments contradictoires que nous avons entendus, il y a des dispositions sur lesquelles le ministère et son conseiller sont d'accord avec les requêtes qui ont été présentées, la simple déclaration «Nous approuvons ceci» rendrait inutile d'autres comparaisons et études faites par les avocats qui siègent à ce comité, ainsi que par d'autres personnes; cela permettrait au comité et à toutes les personnes concernées de gagner beaucoup de temps.

M. Mahoney: Malheureusement, je ne peux pas penser à un seul exemple où nous pourrions dire que nous approuvons inconditionnellement tous les points. Je peux penser à un ou

[Text]

come close to agreement, but basically we contest the criticisms that have been made, and we feel we should put forward our own position on them.

Mr. du Plessis: Does that include the observations on the French text?

Mr. Mahoney: Yes, indeed.

The Deputy Chairman: I do not know exactly when we will adjourn until or when we will be able to meet again. Perhaps at our next meeting we could discuss this brief of Mr. Mahoney's with him, and not take any definite action, but keep it in mind and study it until a little later.

Senator Burchill: Shall we adjourn the committee to the call of the chair?

Senator Langlois: That is about all we can do. We cannot do any more at this stage.

The Deputy Chairman: Yes. I will be away, so I will not be able to make any decision. In any event, I think the committee might meet *in camera* some time next week and try to come to some decision about future meetings. Would that be agreeable? I do not see any other solution.

Senator Smith (Colchester): Why don't we simply adjourn to the call of the chair?

The Deputy Chairman: I think so. There is nothing else we can do at this time. Shall the committee stand adjourned to the call of the chair?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

[Traduction]

deux exemples où nous pourrions presque parvenir à une entente, mais à priori nous contestons les critiques qui ont été faites, et, à notre avis, nous devons être autorisés à faire connaître nos points de vue.

M. Du Plessis: Est-ce que cela comprend également les observations qui ont été faites au sujet du texte français?

M. Mahoney: Oui, évidemment.

Le vice-président: Je ne sais pas exactement si nous nous ajournerons jusqu'à la prochaine réunion ou si celle-ci aura lieu. Au cours de notre prochaine réunion, nous pourrions peut-être discuter avec M. Mahoney de son rapport, et ne pas prendre de mesures définitives afin de consacrer un peu de temps à l'étude.

Le sénateur Burchill: Devons-nous suspendre les travaux du comité jusqu'à nouvelle convocation du président?

Le sénateur Langlois: C'est à peu près tout ce que nous pouvons faire. Pour le moment, nous ne pouvons pas faire plus.

Le vice-président: C'est vrai. Je serai absent, je ne pourrai donc prendre aucune décision. En tout cas, je pense que le comité pourrait se réunir à *huis clos* la semaine prochaine et essayer de prendre certaines décisions au sujet des prochaines réunions. Êtes-vous d'accord? Je ne vois pas d'autres solutions.

Le sénateur Smith (Colchester): Pourquoi ne pas simplement suspendre les travaux jusqu'à nouvelle convocation?

Le vice-président: C'est aussi mon avis. Nous ne pouvons rien faire d'autre pour le moment. Le comité s'ajourne-t-il jusqu'à nouvelle convocation?

Des voix: D'accord.

Le comité suspend ses travaux.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Dominion Marine Association:

Mr. Gerald Barry, Counsel.

From the Department of Transport:

Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code).

De la Dominion Marine Association:

M. Gerald Barry, avocat-conseil.

Du Ministère des Transports:

M. J. J. Mahoney, conseiller spécial du Ministre des Transports (Code maritime).



Second Session
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature 1976-1977

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable J. CAMPBELL HAIG

Président:
L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Tuesday, July 12, 1977

Le mardi 12 juillet 1977

Issue No. 6

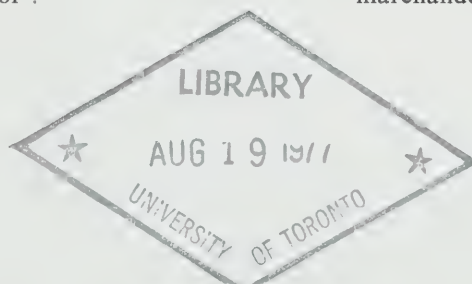
Fascicule n° 6

Fourth proceedings on Bill C-41 intituled:

“An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof”.

Quatrième séance concernant le Bill C-41 intitulé:

«Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois.»



WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*

The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Ex officio members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, May 18, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cook, seconded by the Honourable Senator McIlraith, P.C., for the second reading of the Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lang moved, seconded by the Honourable Senator Paterson, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat le mercredi 18 mai 1977:

«Suivant l'Ordre du jour le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cook, appuyé par l'honorable sénateur McIlraith, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lang propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 12, 1977
(10)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable J. Campbell Haig, presiding.

Present: The Honourable Senators Burchill, Denis, Eudes, Haig, Langlois, McElman, Molgat and Smith (*Colchester*). (8)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Fournier (*Madawaska-Restigouche*).

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to further consider Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

Witness: Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code), Department of Transport.

Mr. Mahoney made a statement respecting certain provisions in the Bill as raised in the Briefs submitted by: a) L'Association des propriétaires de navires du St-Laurent Inc. AND the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection & Indemnity Associations of the London Group, England; and b) the Dominion Marine Association.

At 12:30 p.m. the Committee adjourned until 2:30 p.m. this day.

2:30 p.m.
(11)

At 2:30 p.m. the Committee resumed its consideration of the above Bill.

Present: The Honourable Senators Burchill, Denis, Eudes, Haig, Langlois and Smith (*Colchester*). (6)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Greene.

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

Witnesses: Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code), Department of Transport; Mr. Raynold Langlois, Counsel, on behalf of the following Associations: The St. Lawrence Shipowners' Association Inc. AND The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England. *From the Department of Justice:* Mr. R. L. Geoffrion, Legislation Section; Mr. Jean Kerby, Assistant Chief, Law Translation Service.

Mr. Mahoney resumed his presentation and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 12 JUILLET 1977
(10)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable J. Campbell Haig (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Burchill, Denis, Eudes, Haig, Langlois, McElman, Molgat et Smith (*Colchester*). (8)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Fournier (*Madawaska-Restigouche*).

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend une étude plus détaillée du bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant, par voie de conséquence, la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Témoin: M. J. J. Mahoney, conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime), ministère des Transports.

M. Mahoney fait une déclaration concernant certaines dispositions du bill soulevées dans le mémoire soumis par: a) L'Association des propriétaires de navires du St-Laurent Inc. ET la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection & Indemnity Associations of the London Group, England; et b) la Dominion Marine Association.

A 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 h 30.

14 h 30
(11)

A 14 h 30 Le Comité reprend l'étude du bill susmentionné.

Présents: Les honorables sénateurs Burchill, Denis, Eudes, Haig, Langlois et Smith (*Colchester*). (6)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Greene.

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Témoins: M. J. J. Mahoney, conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime), ministère des Transports; M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom des associations suivantes: l'Association des propriétaires de navires du St-Laurent Inc. et la United Kingdom Mutual Steamship Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England. *Du ministère de la Justice:* M. R. L. Geoffrion, Section de la législation; M. Jean Kerby, chef adjoint du Service de traduction des lois.

M. Mahoney poursuit son exposé et répond aux questions.

The Committee then heard Messrs. Langlois, Geoffrion and Kerby with respect to certain points raised in the Briefs mentioned above dealing with the French version of the Bill.

At 5:30 p.m. the Committee adjourned until Wednesday, July 13, at 9:30 a.m.

ATTEST:

Le Comité entend par la suite MM. Langlois, Geoffrion et Kerby, à propos de certains points soulevés dans les mémoires susmentionnés traitant de la version française du bill.

A 17 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 13 juillet, à 9 h 30.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, July 12, 1977

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-41, to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator J. Campbell Haig (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: We have a quorum and we will now proceed. I regret that I was not here at the last meeting, when Senator Bourget presided.

We have with us Mr. J. J. Mahoney, Q. C., Special Counsel Maritime Code to the Minister of Transport, who wishes to open the meeting.

Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel, Maritime Code to the Minister of Transport: Mr. Chairman, members of the committee, we have today to reply to two briefs that have been submitted and which have raised a very substantial number of points with respect to Bill C-41. During the course of the day I will go through each of the points raised. With your agreement, as I go through this material I propose to defer discussion of the points dealing with the French version of the bill, so that those matters can be dealt with in particular detail by two other witnesses, Mr. Geoffrion and Mr. Kerby, from the Department of Justice. If we try to interrupt these proceedings by going back and forth, it might get rather confusing.

Before dealing with the particular points, I may say that as a result of the briefs that have been submitted the Department of Transport does have a series of amendments to introduce. I make this point now because we do not reach the first of these amendments until a fairly late stage in my remarks to you, and I do not want you to have the impression that we are simply stonewalling each point. That is not our intention. We do have amendments to propose in cases where we think an amendment is desirable. Some of those amendments will relate to the English version of the code, and some will relate to the French version.

I would also like to state, before proceeding, that with respect to these amendments we consider each and every one of them to be completely technical amendments, not to deal with the substance of the bill in any way but simply to clarify the intention that was always there. In saying that, perhaps I should say that in our opinion most of the material that has been presented to you in the two briefs arises out of misunderstanding of the text of Bill C-41, and in normal circumstances we would not be presenting amendments with respect to those, but only attempting to clarify them here. However, we have concluded that, if that sort of misunderstanding can arise at this stage, it may arise in future, and, therefore, in a small number of cases an amendment of a technical nature is necessary.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 12 juillet 1977

[Traduction]

Le Comité sénatorial des transports et des communications auquel a été déféré le bill C-41, Loi ayant pour objet d'établir un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Nous avons le quorum. Nous allons maintenant commencer. Je regrette de n'avoir pas pu assister à la dernière réunion que le sénateur Bourget a présidée.

Nous entendrons maintenant M. J. J. Mahoney, C.R., spécialiste du code maritime auprès du ministre des Transports, qui désire ouvrir la réunion.

M. J. J. Mahoney, C.R., spécialiste du Code maritime auprès du ministre des Transports: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, nous devons aujourd'hui répondre à deux mémoires qui ont été présentés et qui ont soulevé un très grand nombre de points concernant le bill C-41. Tout au long de la journée, je parlerai de chacun des points qui ont été soulevés. Si vous le permettez, lorsque je parcourerai ce document, je propose de reporter à plus tard la discussion sur les points concernant la version française du projet de loi, afin que deux autres témoins, M. Geoffrion et M. Kerby, du ministère de la Justice, puissent traiter de ces questions en détail. Si nous interrompons constamment les procédures, nous risquons de semer la confusion dans nos esprits.

Avant d'aborder des points précis, permettez-moi de dire qu'à la suite des mémoires qui ont été soumis, le ministère des Transports a une série de modifications à présenter. Je le signale maintenant, car nous n'aborderons la première de ces modifications que vers la fin de l'exposé, et je ne veux pas que vous ayez l'impression que nous faisons simplement de l'obstruction. Ce n'est pas notre intention. Nous avons des modifications à proposer dans les cas où nous estimons qu'une modification est souhaitable. Certaines de ces modifications porteront sur la version anglaise du code, alors que d'autres porteront sur la version française.

Avant de continuer, j'aimerais également signaler qu'en ce qui concerne ces modifications, nous les considérons toutes comme étant de nature extrêmement technique, et qu'elles ne visent pas à juger d'une façon ou d'une autre du contenu du projet de loi, mais simplement à préciser quelle a été toujours notre intention. Peut-être devrais-je dire qu'à notre avis, la plupart des points soulevés dans les deux mémoires qui vous ont été présentés découlent d'une mauvaise interprétation du bill C-41, et que normalement nous ne devrions pas présenter des modifications à ce sujet, mais bien essayer seulement de préciser certains points. Cependant, nous avons conclu que si le projet de loi est déjà mal compris à cette étape, il risque de l'être à l'avenir; et par conséquent, dans un certain petit nombre de cas, nous avons jugé nécessaire d'apporter quelques modifications de nature technique.

[Text]

Dealing, first, with the brief presented by Mr. Raynold Langlois for the St-Lawrence Shipowners' Association and the P & I clubs, the first viewpoints noted in his brief are preliminary in nature and do not need reply.

The first point where I think some reply is necessary is point No. 5, on page 7. The point raised here is that some of the provisions of the bill could more usefully have been placed in the Federal Court Act, either as consequential amendments to that act now or in some different version of the act. I would like to say, however, that even at the time the Federal Court Act was presented in 1970, most admiralty lawyers in Canada were quite aware that there were provisions—particularly provisions relating to the arrest of ships and the arrest of sister ships—that were being reserved to be dealt with in the Maritime Code, so the people concerned with this law have always been aware that this would happen. There is, of course, something to be said for having provisions of this nature in the Federal Court Act, but there is also a great deal to be said for having them in the Maritime Code. What we have attempted to do is to place in the Maritime Code those provisions which would normally be dealt with by the owners and masters of ships; not the purely legal, technical matters of jurisdiction which go in the Federal Court Act, but the material with which a ship master and ship owner will, over a period of time, become quite familiar. It therefore seemed important to place in the Maritime Code the law which will become more familiar to ship owners and masters than the Federal Court Act, those provisions which may warn masters and owners that their ship may be arrested in certain circumstances and that sister ships may also be subject to arrest.

I should add that there is nothing at all unusual in the legislative device of the provisions of one act supplementing the provisions of another. It is done on many occasions. It is done now in the Canada Shipping Act, the act we are replacing, in part, with the provisions of Bill C-41. There is a great deal mentioned there about the Admiralty Court.

I would like to go on to the point raised as No. 6 in Maître Langlois's brief. That is the point that it is unfortunate the Maritime Code is being adopted piecemeal. I think this is a point that is important to respond to, so that the members of the committee will have a very clear idea of the method of revision being adopted in the Maritime Code legislation. When this work was begun there were two possibilities. One would have been to prepare a massive piece of legislation, by far the largest piece of legislation on the law books of this country, dealing with a most complex subject which, while people in commerce are familiar with it, the intricacies are perhaps more familiar to a relatively small group of specialized lawyers. To do that would have meant, first of all, that Parliament would be faced with a piece of legislation so large that it could not possibly be dealt with in a detailed way by any committee, except a committee that was prepared to sit for months and months and months.

[Traduction]

D'abord, en ce qui concerne le mémoire présenté par M. Raynold Langlois au nom de la St-Lawrence Shipowners' Association et des "P & I clubs", les premiers points de vue qui y sont mentionnés sont de nature générale et n'ont pas besoin de réponse.

Le premier point qui, à mon avis, exige une réponse est le point n° 5, à la page 7. D'après ce point, certaines des dispositions du projet de loi pourraient figurer plus utilement dans la Loi sur la Cour fédérale, en tant que modification à la loi actuelle, ou en tant que nouvelle version de la loi. Or, j'aimerais signaler que même au moment où la loi sur la Cour fédérale a été présentée en 1970, la plupart des avocats s'occupant de l'amirauté au Canada savaient que certaines dispositions, surtout celles concernant la saisie des navires et celles des navires appartenant à un même propriétaire, étaient réservées en vue de leur inclusion au code maritime; ainsi, les personnes chargées de cette loi ont toujours su que cela arriverait. Naturellement, on peut contester le fait que des dispositions de cette nature ne figurent pas dans la Loi sur la Cour fédérale, mais on peut également avancer, avec de nombreuses preuves à l'appui, qu'elles doivent figurer dans le code maritime. Ce que nous avons essayé de faire, c'est d'insérer dans le code maritime les dispositions qui devraient normalement intéresser les propriétaires et les commandants de navires; la Loi sur la Cour fédérale quant à elle ne contient que les questions purement juridiques et techniques en matière de juridiction, et non pas des renseignements qui, après un certain temps, sont familiers aux commandants ou aux propriétaires de navires. Il semble donc important d'insérer dans le code maritime plutôt que dans la loi sur la Cour fédérale les mesures législatives que propriétaires ou commandants de bateaux doivent bien connaître; il s'agit en fait de ces dispositions qui peuvent informer les propriétaires et les commandants que leurs bateaux peuvent être saisis dans certains cas et que deux navires appartenant à un même propriétaire peuvent également faire l'objet d'une saisie.

Je dois ajouter qu'il n'est pas inhabituel dans le processus législatif que certaines subdivisions législatives d'une loi complètent les dispositions d'une autre. Cela a été fait à de nombreuses reprises. C'est le cas à l'heure actuelle pour la Loi sur la marine marchande du Canada, que les dispositions du projet de loi C-41 sont destinées à remplacer en partie. On y trouve beaucoup de références à la Cour d'amirauté.

Je voudrais continuer à traiter de la question n° 6 soulevée dans le mémoire déposé par Maître Langlois. Il s'agit du fait qu'il est regrettable que le Code maritime soit adopté de façon fragmentaire. Je crois qu'il s'agit là d'une question importante à laquelle il convient de répondre de sorte que les membres du Comité puissent se faire une idée claire de la méthode de révision qui a été adoptée pour le Code maritime. Lorsque ce travail a commencé nous étions en présence d'une alternative. La première possibilité aurait été de préparer une loi importante, de loin la loi la plus volumineuse qui aurait figuré dans les ouvrages de droit de ce pays et qui aurait de plus porté sur un sujet des plus complexe. Bien que ceux qui appartiennent au monde des affaires en connaissent très bien les dispositions, les difficultés inhérentes à de telles mesures sont davantage familières à un groupe relativement restreint d'avocats spécialisés. Si nous avons choisi cette solution, cela aurait en premier lieu signifié que le Parlement aurait dû étudier une loi

[Text]

It is apparent that even with the much smaller bill we have here, with the technicalities that are involved in it, very detailed examination is required. As I mentioned at the last hearing, this is a bill where the consultation and the effort at consultation were much greater than in the case of most pieces of legislation. In spite of that, we still have problems of misunderstanding and problems of disagreement. Had we attempted to do this with the much larger bill, it is quite possible Parliament would never have been able to find the time to deal with it, and certainly would not have been able to find the time to deal with it in the sort of detail it deserves. For that reason we developed a new method of law revision. At the time, the Maritime Code represented the first occasion for the use of this method, although it is now being used in other cases. The method is one which changes the current law from ordinary statute law to a code form and, technically, that enables the draftsmen to break the numerical sequence of clauses so that the bill is introduced in a number of different books. This gives much more flexibility in presenting the material, and it makes it possible to present it in several stages of legislation rather than in one enormous bill.

This is the philosophy behind what has been called the "piecemeal" presentation of the legislation. It seems to us that the alternatives vastly favour this sort of presentation.

The point raised as point No. 7 by Maître Langlois is the first comment on the French text, and with your permission I will leave that to be dealt with by my colleagues dealing with the French version of the bill. The same is true of point No. 8.

Coming now to point No. 9, which speaks of the Admiralty Court, the brief seems to feel that the Admiralty Court was abolished by the Federal Court Act, and it asks why it is necessary to retain this designation. The Federal Court Act, however, does not abolish the Admiralty Court. That act, the Federal Court Act, merely repeals the Admiralty Act. The Admiralty Act was the act which gave admiralty jurisdiction to the Exchequer Court, which was the admiralty court of the country until the Federal Court was established. Therefore, there is still an admiralty court in Canada.

The Federal Court Act makes reference to admiralty and to sections of the Canada Shipping Act which refer to the Admiralty Court. From a technical drafting point of view, it was therefore desirable to retain the term "Admiralty Court,"

[Traduction]

si importante qu'il aurait été dans l'impossibilité de la faire examiner en détail par un comité sauf bien entendu par un comité qui aurait été disposé à s'y consacrer pendant de nombreux mois.

Il est manifeste que même avec un projet de loi plus restreint comme celui qui retient maintenant notre attention et qui n'est pour autant pas dépourvu de difficultés d'ordre technique, il convient néanmoins de procéder à une étude détaillée. Comme je l'ai dit au cours de la dernière audience, il s'agit d'un projet de loi où la consultation et les efforts de consultation sont plus importants que pour la plupart des autres lois. En dépit de cela, nous devons toujours faire face à des problèmes de manque de compréhension ainsi qu'à des désaccords. Si nous avions essayé de faire la même chose dans le cadre de la présentation d'un projet de loi plus volumineux, il est tout à fait possible de penser que le Parlement n'aurait jamais été en mesure de trouver le temps nécessaire et qu'il n'aurait certainement pas pu constater le temps voulu à une discussion détaillée que pourtant le projet de loi aurait méritée. Pour cette raison, nous avons mis au point une nouvelle méthode de révision des lois. À l'époque, le Code maritime fut le premier texte pour lequel on eut recours à cette méthode, même si maintenant on l'utilise dans d'autres cas. Cette méthode consiste à modifier la loi en vigueur en en changeant le statut pour la présenter sous forme d'un code, ce qui, techniquement parlant, permet aux rédacteurs de ventiler la séquence numérique des articles de sorte que le projet de loi peut être présenté dans plusieurs recueils de lois. Cela permet une utilisation plus souple dans la présentation des dispositions; ce qui, en outre, rend également possible la présentation du texte de loi en plusieurs morceaux plutôt que sous la forme d'un projet de loi très volumineux.

Voilà les idées à la base de ce que l'on a pu appeler une présentation fragmentaire de la loi. Il nous semble que les diverses possibilités militent en faveur de ce type de présentation.

La question soulevée au numéro 7 par Maître Langlois porte sur le premier commentaire de la version française et avec votre permission je laisserai à mes collègues responsables de la version française du projet de loi le soin d'aborder ce point. Les mêmes remarques sont également valables en ce qui concerne le numéro 8.

Si nous passons ensuite au point numéro 9 qui traite de la Cour d'amirauté, il semblerait, selon le mémoire, que cette dernière ait été abolie par la Loi sur la Cour fédérale et la question qui y est posée est de savoir s'il est nécessaire de conserver cette désignation. La Loi sur la cour fédérale cependant, n'a pas pour objet d'abolir la Cour sur l'amirauté. Cette loi, la Loi sur la cour fédérale, ne fait qu'abroger la Loi sur l'amirauté. Cette dernière habilitait l'amirauté auprès de la Cour de l'échiquier qui était la cour d'amirauté du pays jusqu'à ce qu'une cour fédérale soit établie. Conséquemment, il existe toujours au Canada une Cour d'amirauté.

La Loi sur la cour fédérale se réfère à l'amirauté et aux articles de la Loi sur la marine marchande au Canada qui se réfèrent à la Cour d'amirauté. Il était donc souhaitable de conserver l'expression «Cour d'Amirauté», non seulement du

[Text]

but from a practical point of view also it was desirable to retain that expression.

The term "Admiralty Court" is used in shipping circles throughout the world. It might not be long before the designation "Admiralty Court" was lost in Canada if the reference did not continue in this legislation. It therefore seemed to us, from every point of view, to be desirable to draw to the attention of shipmasters and owners, particularly foreign shipmasters and owners, that there is still an admiralty court in Canada with admiralty jurisdiction.

We come now to the more detailed comments concerning the bill, and in point No. 10 there is reference to section B1-20, which comprises the arrest provisions of the bill. This clause will be dealt with in substantially more detail at a later stage, but the main point raised at this stage of Maître Langlois's brief is that there is an inconsistency between the provisions of the Federal Court Act and the Maritime Code, and that that inconsistency would have been eliminated had the provisions been placed together.

I have made reference already to both the Federal Court Act and the code, saying that they are not inconsistent. The arrest procedure set out in the Federal Court rules does not grant the right of sistership arrest. The right of sistership arrest has existed in most maritime countries now for a period of almost 20 years. It would not exist in Canada without this provision. Whether or not the provision is best in this code or in the Federal Court Act, the fact is that it is not in the Federal Court Act and we have given what we think are valid reasons why it is best to place it here.

It should be noted that section B1-20 does not give the right to arrest other vessels which are chartered by the charterer of the offending ship, but only other vessels which are owned by the charterer of the offending ship. This seemed to be a point which caused some difficulty when Maître Langlois's brief was presented.

The reason why some confusion may arise in respect of the arrest clauses, in a comparison with the similar provisions of the Federal Court Act, is that the admiralty right *in rem* is based on two different foundations. In some cases, the right *in rem*, which is the right against the ship itself, arises because of what is known as a maritime lien, and the maritime lien covers a number of subjects and goes back for many years. It covers, for example, such matters as collision, seamen's wages, *bottomry*, and a number of the traditional claims against the ship which give rise to a maritime lien. On the other hand, a right to arrest the ship, or a right *in rem*, may arise by reason of statute. That is termed "a statutory right *in rem*."

Whether the lien on which the action against the ship is based arises out of a maritime lien or as a statutory right will bring different results, and therefore it is important to keep the arrest provisions which flow from those rights separated. It is for this reason that the cross references between section B1-20

[Traduction]

point de vue de la formulation, mais aussi d'un point de vue pratique.

L'expression «Cour d'Amirauté» est utilisée dans les milieux maritimes du monde entier. Elle ne résisterait pas longtemps au Canada si ce projet de loi n'en faisait plus mention. Il nous a donc semblé à tous les égards souhaitable d'informer les capitaines et propriétaires de navires, et notamment ceux de l'étranger, qu'il existe toujours au Canada une Cour d'Amirauté, qui a compétence en la matière.

Nous en arrivons maintenant aux observations détaillées se rapportant au projet de loi. A la question n° 10, on trouve un renvoi à l'article B1-20, qui comprend la disposition du projet de loi se rapportant aux saisies. Cet article sera étudié de façon plus approfondie un peu plus tard; mais le principal point soulevé à ce stade, dans le mémoire de Maître Langlois, c'est qu'il y a incompatibilité entre les dispositions de la loi sur la Cour fédérale et celles du Code maritime, et que cette incompatibilité aurait été supprimée si les dispositions avaient été réunies.

J'ai déjà fait allusion à la Loi sur la Cour fédérale et au Code maritime, et mentionné qu'ils n'étaient pas incompatibles. La procédure de saisie établie dans les règlements de la Cour fédérale ne confèrent pas le droit de saisir d'autres navires appartenant au même propriétaire. Ce droit existe dans la plupart des pays maritimes depuis presque 20 ans. Sans cette disposition, ce droit n'existerait pas au Canada. Qu'il soit préférable d'inclure cette disposition dans le Code maritime ou dans la Loi sur la Cour fédérale, il n'en demeure pas moins qu'elle ne figure pas dans la Loi sur la Cour fédérale. Nous avons présenté ce que nous jugeons être des raisons valables de croire qu'il y aurait lieu de l'inclure ici.

Il est à noter que l'article B1-20 ne confère pas le droit de saisir d'autres navires nolisés par l'affrèteur du navire pris en défaut, mais uniquement d'autres navires appartenant à l'affrèteur du navire contrevenant. Il semble que ce soit un point qui ait créé des difficultés au moment de la présentation du mémoire de Maître Langlois.

La raison pour laquelle les dispositions sur la saisie sont susceptibles d'entraîner une confusion si on les compare à des dispositions semblables de la Loi sur la Cour fédérale, c'est que le droit d'amirauté *in rem* a deux fondements: dans certains cas, le droit *in rem*, qui est le droit invoqué contre le navire même, provient de ce qu'on appelle un recours maritime, qui vise un certain nombre de questions et remonte à bon nombre d'années. Il vise des questions comme les collisions, le salaire des marins, les hypothèques consenties sur des navires, et un certain nombre de revendications traditionnelles relatives aux navires faisant l'objet d'un nantissement. Par ailleurs, un droit de saisir un navire, ou un droit *in rem* peut se poser en raison d'une loi. C'est ce qu'on appelle un «droit statutaire *in rem*».

Les conséquences seront différentes selon que le privilège sur lequel repose l'action intentée contre le navire découle d'un privilège maritime ou d'un droit statutaire; il est donc important de conserver les dispositions relatives aux saisies découlant de ces droits distincts. C'est la raison pour laquelle les renvois

[Text]

and the Federal Court Act, and in particular section 42(3)—or is section 43(2)?—of that act are very important.

The provisions which appear both in the Federal Court Act and in Section BI-20 are provisions which arise out of the international convention on the arrest of sea going ships. That convention was entered into in the early 1950s. Most other maritime nations wrote the provisions of that convention into law in the 1950s. The English legislation, for example, dates from 1956 and it incorporates provisions of the arrest convention. We, unfortunately, are rather late in introducing those provisions, but this is where we do it. We did it, in part, in the Federal Court Act, but we complete the process by providing the sister ship arrest provisions in section BI-20.

Those provisions have been very carefully looked at to ensure that they do conform with the convention, and while the provisions, as they appear in our legislation, must be somewhat different, for example, from similar provisions which appear in the English legislation, the effect of them is exactly the same in conforming with the arrest convention.

On page 14 of Maître Langlois' brief, point 11 refers to the definition of "foreign ship." That definition is found in clause 3 of the Maritime Code Act, Bill C-41. A "foreign ship" is defined in Bill C-41 as meaning:

... a ship owned by a person not qualified to own a Canadian ship but does not include a Canadian ship so long as that ship remains registered under the Maritime Code;

This is admittedly rather awkward phraseology, but it is necessary because there are some cases where ships are owned by persons who are not qualified to own a Canadian registered ship but where they are quite properly registered in Canada. Examples of those provisions would be in sections BII-16 and BII-37, the provisions which provide for the registration of a ship under construction which is owned by foreign owners, and the provision which allows the foreign owner of a small craft, which is usually moored and operated in Canadian waters, to register that small craft in Canada. Therefore, while I agree that the wording of that section is rather awkward, it is quite necessary.

The next point which is raised, point No. 12, deals with the definition of "on passage." This is a question with respect to the French version of the bill. I will therefore leave that to be answered elsewhere, although I should perhaps remark, in passing, that there is currently some dispute as to the proper definition of the "right of innocent passage". There seems to be a trend in the discussions which are taking place in the Law of the Sea Conference to change the traditional definition. The definition which appears in the English version—and, I submit, in the French version of this legislation—is the traditional one, but it may well have to be changed within a few years if the Law of the Sea Conference so decides.

[Traduction]

à l'article BI-20 et à la Loi sur la Cour fédérale, et notamment au paragraphe 42(3), ou 43(2), sont très importants.

Les dispositions de la Loi sur la Cour fédérale et celles de l'article BI-20 découlent de la convention internationale relative à la saisie d'un navire de haute mer. Cette convention a été conclue au début des années 50. La plupart des autres pays maritimes ont traduit par une loi les dispositions de cette convention au cours des années 50. La loi anglaise, par exemple, date de 1956 et renferme les dispositions de la convention relative aux saisies. Il est malheureusement trop tard d'insérer ces dispositions mais voici ce que nous avons fait. Nous avons entamé le processus avec la Loi sur la Cour fédérale, et l'achevons en incorporant à l'article BI-20 les dispositions relatives à la saisie d'autres navires appartenant au même propriétaire.

Ces dispositions ont été examinées très attentivement pour s'assurer qu'elles sont conformes à celles de la convention. Même si elles sont quelque peu différentes des dispositions qu'on retrouve dans la loi anglaise, par exemple, elles ont exactement le même effet puisqu'elles sont conformes à celles de la convention.

À la page 14 du mémoire de Maître Langlois, la question 11 renvoie à la définition de «navire étranger». On retrouve cette définition dans l'article 3 de la Loi sur la Code maritime, bill C-41. On y définit «navire étranger» comme suit:

... navire dont est propriétaire une personne ne remplissant pas les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien, sauf s'il s'agit d'un navire canadien, aussi longtemps que celui-ci demeure immatriculé en vertu du Code maritime;

Il faut admettre que c'est une façon de s'exprimer plutôt bizarre, mais nécessaire, parce que dans certains cas, les navires appartiennent à des personnes qui ne sont pas autorisées à posséder un navire immatriculé au Canada, même si ces navires sont dûment immatriculés au Canada. On retrouve des exemples de ces dispositions dans les articles BII-16 et BII-37; il s'agit respectivement de la disposition qui prévoit l'immatriculation de navires en construction qui appartiennent à des propriétaires étrangers, et de la disposition qui permet à un propriétaire étranger d'une petite embarcation qui mouille et navigue habituellement dans les eaux canadiennes, de l'immatriculer au Canada. Par conséquent, bien que je convienne que le libellé de cet article est plutôt bizarre, je crois qu'il est tout à fait nécessaire.

Le prochain point soulevé, le point n° 12, traite de la définition de «passer». Cette question a trait à la version française du projet de loi. Je la laisserai donc de côté en espérant qu'elle sera traitée plus loin, mais je ferai observer en passant qu'il y a un conflit à l'heure actuelle sur la bonne définition du droit de passage inoffensif. Il semble y avoir une tendance dans les discussions qu'entraîne la Conférence sur le droit de la mer à changer la définition traditionnelle. La définition qui figure dans la version anglaise—et, je crois, dans la version française de cette loi—est la version traditionnelle, mais elle peut fort bien devoir être changée d'ici quelques années si les participants à la Conférence sur le droit de la mer en décident ainsi.

[Text]

Point No. 13 deals with the definition of "owner." I think it is apparent here that the main definition of "owner," which appears in clause 3 of Bill C-41, is necessary because, as I believe Mr. Barry pointed out in his brief, this is the traditional or, certainly, the best recognized way internationally of assigning responsibility to the person who is actually in possession and control and is operating the ship. Therefore, our definition of "owner," for general purposes, must be one which takes into account the charterer by demise—that is, the person who has possession and control of the ship for a period of time.

At the same time, there are any number of circumstances where that definition of "owner" is going to have to vary. For example, that is not a suitable definition to use with respect to the registration of ships, and there are other circumstances throughout the legislation, and there will be perhaps even more in future stages of the legislation, which require that there be specific definitions which relate only to one or two sections or even to a whole book. But this is quite the standard way of presenting a definition where it is necessary to vary that definition throughout the course of the legislation.

Point No. 14 is a similar one, but with respect to the French version, and with your permission I shall leave that for the time being.

Point No. 15 in the brief deals with the definition of "ship under construction." There are two comments that are made there. The first is that:

to be valid a contract for the construction of a ship would seem to have to be in writing . . .

This is simply not so. The section as it is written does nothing to affect the legal validity of a shipbuilding contract as between the parties. It does not say that an oral agreement between parties to build a ship is illegal; it simply says that if you wish to register that ship under construction, then the contract must be in writing.

These provisions, I may say, also, dealing with ships under construction, are intended to allow Canada to ratify, or, at least, to conform with, the international convention with respect to registration of ships under construction. They are in keeping with the terms of that convention.

The second point which is raised in respect of this definition is that a ship under construction would begin to have a legal status from the day the contract is signed, as opposed to the day when its construction actually begins. This is a very interesting point. The international convention on this subject allows the contracting states to use either time—that is, to have the construction registry provisions relate either from the time when the keel is laid or earlier—and this is one of the matters which was discussed in great detail with the Bar Association committee, which, as I pointed out at our last meeting, was not your usual Bar Association committee. This was a committee of very expert persons who met on a number of occasions and corresponded in great detail, who were thoroughly familiar with the subject, who came to Ottawa from places such as Vancouver, Montreal and Toronto, and who worked not only on this legislation but on its predecessors, and on the Federal Court Act. It was a committee which was well

[Traduction]

Le point n° 13 traite de la définition de «propriétaire». Je crois qu'il est évident ici que la principale définition de «propriétaire», qui figure à l'article 3 du bill C-41, est nécessaire parce que, et je crois que M. Barry l'a souligné dans son mémoire, c'est la définition traditionnelle, ou certainement la mieux connue, à l'échelle internationale permettant d'attribuer la responsabilité à la personne qui a réellement la possession et le contrôle d'un navire. Ainsi, notre définition de «propriétaire» à des fins générales doit tenir compte de l'affréteur, c'est-à-dire de la personne qui a la possession et le contrôle du navire pendant une certaine période.

Il y a également un certain nombre de circonstances où la définition de «propriétaire» doit varier. Par exemple, il ne convient pas d'utiliser cette définition pour l'immatriculation d'un navire, et il y a d'autres circonstances dans la loi, et il y en aura même encore plus dans les stades à venir de la législation, qui exigent des définitions précises portant sur un seul, une partie ou l'ensemble des articles de la loi. Mais il est tout à fait normal de présenter ainsi une définition lorsqu'il sera nécessaire de la modifier pendant l'étude de la loi.

Le point n° 14 est semblable, mais il traite de la version française, et avec votre permission, je le laisserai de côté pour le moment.

Le point n° 15 du mémoire traite de la définition de «navire en construction». Je désire faire ici deux commentaires. Voici le premier:

Pour être valable un contrat de construction de navire semble devoir avoir été rédigé par écrit . . .

C'est simplement inexact. L'article sous sa forme actuelle ne fait rien pour valider juridiquement un contrat de construction de navire entre les parties. Il ne précise pas qu'il est illégal pour des parties de conclure une entente verbale pour construire un navire; il dit simplement que si l'on désire immatriculer ce navire en construction, le contrat doit être fait par écrit.

Je dois dire également que ces dispositions relatives aux navires en construction visent à permettre au Canada de ratifier la convention internationale sur l'immatriculation des navires en construction ou du moins, de s'y conformer. Elles respectent les conditions de cette convention.

Le deuxième point que soulève cette définition est le suivant: un navire en construction commencerait à avoir un statut légal à partir du jour où le contrat est signé, au lieu du jour où cette construction commence réellement. C'est un point très intéressant. La convention internationale à ce sujet permet aux États contractants d'utiliser l'une ou l'autre date—c'est-à-dire, de faire correspondre les dispositions d'immatriculation de la construction au moment où la quille est posée ou plus tôt—c'est l'une des questions qui a été étudiée de façon très détaillée par le comité de l'Association du Barreau qui, comme je l'ai souligné lors de notre dernière réunion, n'était pas votre comité de l'Association du Barreau habituel. C'était un comité formé de personnes très spécialisées qui se réunissaient à un certain nombre d'occasions, qui échangeaient beaucoup de lettres, qui connaissaient très bien le sujet, et qui venaient à Ottawa de Vancouver, Montréal et Toronto pour travailler non seulement sur cette loi, mais sur celles qui l'ont précédée, et

[Text]

qualified to deal with these matters, and did deal with them, in a very serious way.

The question of whether the construction registry should allow registration of a contract from the moment the contract is signed was very seriously considered by that committee, and it was thought that it was desirable to extend the time right back to the moment of signing the contract. This conforms with the international convention; there is no conflict with that convention; and it was our feeling that this was the best way to do it.

In paragraph 16 two matters are raised, and here a question is involved, the background to which, I think, must be further explained. Maître Langlois says, in his comments:

a) Book II covers the subject matter covered by those sections of the Shipping Act and it is unclear why they have not been simply incorporated in the Code at their proper place;

The reason for this—and I have said this on other occasions, but still it may not be clear—is that the provisions relating to ship mortgages, which are found in this bill, are not substantive provisions of law, and are not intended to be substantive provisions of law. They are consequential changes only, intended to make the references in those sections in the Canada Shipping Act relate to registration under the Maritime Code rather than registration under the Canada Shipping Act. To a degree they are necessary, because we are establishing a new registry system, and mortgages which have been registered under the Canada Shipping Act will be deemed to be registered under the Maritime Code; therefore that change of reference was necessary.

Our intention, however, at that time, was only to change this reference, and not to make any substantive changes. There were several reasons for handling the matter in that way, the most important reason, however, being that we wanted to be able to deal with the substantive mortgage provisions as a separate part, and we did not have the opportunity to consult with the shipowners, or the financial interests involved, at the time, in such a way that we could be certain what substantive provisions relating to mortgages should be placed in the Maritime Code. We therefore dealt only with the consequential changes. There has been no intention to make a substantive change in the mortgage provisions.

I must add to that that inadvertently a minor change, I think, has been made, and I believe Maître Langlois is quite right in the point that he raises in paragraph 16 with respect to the effect which has been produced on section 52 of the Canada Shipping Act. This effective change, I think, results from the draftsmen changing words here and there, only with the intention of making the consequential reference, but unintentionally making a reference which was not appropriate. Therefore, the effect has been slightly changed, and we would

[Traduction]

sur la Loi sur la Cour fédérale. C'était un comité très compétent pour traiter de ces questions, et qui les a traitées avec beaucoup de sérieux.

La question de savoir si le registre de construction devrait permettre l'enregistrement d'un contrat à partir du moment où le contrat est signé a été très sérieusement considérée par ce Comité, et il a jugé qu'il était souhaitable de repousser cette période au moment de la signature du contrat. Cela est conforme à la convention internationale. Il n'y a pas de conflit avec cette convention, et nous avons cru que c'était la meilleure façon de procéder.

Au paragraphe 16, deux questions sont soulevées, et il y a ici une question dont, à mon avis, les aspects doivent faire l'objet d'explications complémentaires. Me Langlois a déclaré dans ses observations:

a) Le livre II traite du sujet couvert par ces articles de la Loi sur la marine marchande et on se demande pourquoi ils n'ont pas été simplement incorporés au code à l'endroit opportun.

La raison de ceci, et je l'ai déclaré à d'autres occasions, mais elle n'est peut-être pas encore claire, est que les dispositions relatives aux hypothèques concernant les navires que l'on trouve dans ce bill ne constituent pas des dispositions de fonds et ne sont pas destinées à l'être. Il ne s'agit que de changements corrélatifs qui sont destinés à rattacher les renvois de ces articles de la Loi sur la marine marchande du Canada à l'immatriculation aux termes du Code maritime, plutôt qu'à celle aux termes de la loi sur la Marine marchande du Canada. Ces dispositions sont nécessaires à un certain degré parce qu'elles établissent un nouveau système d'immatriculation et les hypothèques qui ont été enregistrées aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada seront considérées comme étant enregistrées en vertu du code maritime. En conséquence ces changements de référence étaient nécessaires.

Toutefois, à ce moment-là, notre intention n'était que de modifier cette référence et de n'apporter aucun changement de fonds. Il y avait plusieurs raisons pour que l'on s'occupe de cette question de cette façon, toutefois la raison la plus importante était que nous désirions être en mesure de nous occuper des dispositions de fonds en matière d'hypothèque en tant que partie distincte et nous n'avons pas eu l'occasion de consulter les propriétaires de navires, ou les intérêts financiers en cause à l'époque, de façon à pouvoir être certains que des dispositions positives concernant les hypothèques étaient placées dans le Code maritime. En conséquence, nous ne nous sommes uniquement occupés que des changements corrélatifs. Nous n'avons pas eu l'intention d'apporter de modifications de fonds aux dispositions relatives aux hypothèques.

Je dois ajouter qu'il a été apporté je crois pas inadvertance une modification mineure et je crois que M^e Langlois a tout à fait raison dans la question qu'il soulève au paragraphe 16 en ce qui concerne les répercussions sur l'article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Je crois que ce changement réel résulte de ce que les rédacteurs ont modifié ça et là les mots avec uniquement l'intention d'établir les renvois corrélatifs mais qu'ils ont fait involontairement un renvoi qui n'était pas approprié. En conséquence, le résultat a été légèrement

[Text]

propose to introduce an amendment here which would cover the situation.

I can refer to that amendment right now. The effect of the amendment would be to deal, on page 9 of the bill, with section 52 of the Canada Shipping Act, and the amendment, which will, I hope, be introduced, will be to strike out line 24 on page 9 and to substitute for it the following words:

... interest in or against the ship of ...

The effect of that change is simply to remove the words; "or interest" from the present version.

With this minor change, the section, we are assured, means exactly what it has meant for many years in the Canada Shipping Act, and certainly it will not be our intention to change that until the whole question of the substantive law of mortgages has been considered in much more detail.

Points Nos. 17 to 20, inclusive, deal with the French version of the bill, and I propose to leave those for the time being.

Point No. 21 in Maître Langlois' brief raises a very interesting point. Relating here to section BI-8, he says:

The section speaks of an 'an act or omission of a ship'. The ship not being a person (Moral or physical) cannot act. It can be the cause of a damage, but only the person in charge of the ship can be liable for acts or omissions.

This is a very interesting comment, and one with which I would normally completely agree. The problem, however—and I think Maître Langlois would agree—is that this is the only clause in the bill which does personify the vessel in this way. As has been said on more than one occasion, where a change is made some reason for making that change should perhaps be ascribed to it. In this case the reference was deliberately made to personification of the ship in this manner because the effect of this section is to deal with matters of pollution. That brings into play the provisions of Part XX of the Canada Shipping Act. Part XX of the Canada Shipping Act does personify the vessel. I am not suggesting that is the best method of handling the situation, but it is something that is there, and we cannot change it at this stage. Section 752 of the Canada Shipping Act says:

Any person who and any ship that discharges a pollutant in contravention of any regulation made pursuant to section 728 is guilty of an offence and liable on summary conviction.

Section 757 of the Canada Shipping Act says that it is sufficient proof of the offence by the ship to establish that it was committed by any person on board.

This is the only area of the Canada Shipping Act where the vessel is personified in this way. As I have said, from an academic point of view I entirely agree with Mr. Langlois, but that is the reason why the reference was made in the way it was. It may well be possible at some future stage of legislation

[Traduction]

modifié et nous proposons ici d'introduire un amendement qui couvrirait la situation.

Je peux immédiatement me reporter à cet amendement. Ce dernier se rapporterait à la page 9 du Bill, avec l'article 52 de la Loi sur la Marine marchande du Canada et, si comme je l'espère il est adopté, il aura pour effet de supprimer la ligne 24 à la page 9 et de la remplacer par ce qui suit:

... droits dans ou sur les navires ...

Le résultat de ce changement est simplement de supprimer les mots «ou droits» de la version actuelle.

Avec ce changement mineur, nous sommes certains que l'article signifie exactement ce qu'il a signifié pendant de nombreuses années dans la Loi sur la marine marchande du Canada, et nous n'avons certainement pas l'intention d'apporter des changements tant que la question de droit positif sur les hypothèques n'aura pas été examinée de façon beaucoup plus détaillée.

Les points n° 17 à 20 inclusivement, traitent de la version française du bill et je propose que nous les laissions de côté pour l'instant.

Le point n° 21 du mémoire de M^e Langlois est extrêmement intéressant. Au sujet du paragraphe BI-8 il déclare:

Le paragraphe parle d'un acte ou une omission d'un navire. Le navire n'étant pas une personne (morale ou physique) ne peut agir. Il peut être la cause d'un dommage et seule la personne responsable du navire peut être responsable des actes ou omissions.

Il s'agit là d'une observation très intéressante avec laquelle je serais normalement entièrement d'accord. Toutefois, le problème, et je crois que M^e Langlois sera d'accord, est que c'est le seul article du bill qui personnifie le navire de cette façon. Comme il a été dit à plusieurs reprises, lorsqu'un changement est apporté, certaines raisons peuvent peut-être lui être attribuées. Dans ce cas, il a été délibérément fait mention de la personnification du navire de cette façon parce que cet article a pour objet de traiter des questions de pollution. Ceci met en jeu les dispositions de la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada. Cette dernière ne personnifie pas le navire. Je ne veux pas dire qu'il s'agit là de la meilleure méthode de s'occuper de la situation mais il s'agit de quelque chose qui existe et nous ne pouvons pas le changer à ce stade. L'article 752 de la Loi sur la marine marchande du Canada stipule:

Toute personne ou tout navire qui déverse un polluant en contravention de tout règlement établi en application de l'article 728 est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité ...

L'article 757 de la Loi sur la marine marchande du Canada dit qu'il suffit de prouver que l'infraction a été commise par une personne se trouvant à bord du navire pour que l'infraction soit imputable au navire.

C'est le seul article de la Loi sur la marine marchande du Canada où les navires sont ainsi personnifiés. Comme je l'ai déjà dit, d'un point de vue purement théorique, je suis entièrement d'accord avec M. Langlois, mais il reste que c'est pour cette raison qu'on a fait allusion aux navires de cette façon. Il

[Text]

to bring that back to the more normal method of handling it, when the provisions of Part XX of the Canada Shipping Act are brought into the Maritime Code, but that may be some time in happening.

In point No. 22, it is said that the enforcement of this legislation is entrusted to a great body of persons. That could hardly be denied. But one point which has not been made—and I believe that Mr. Barry deals with this matter in his brief, as well—by them is that the number of persons allowed to enforce a specific section of the legislation can be cut back by later stages of the legislation. I suppose that one might say this illustrates one of the minor disadvantages of the method of revision that has been adopted. The provisions of Book I are general provisions which will relate to all of the succeeding books of the Maritime Code. It is therefore sometimes necessary to cast a rather broad net and to cut back on that sort of power in future stages of the legislation. In such a future stage, therefore, if it is desirable, and if it is felt that with respect to a specific offence, the number of persons who should be allowed to enforce the provisions of the Code should not be broad, it is very simple for Parliament to make its wishes clear at that time, and the power would then be circumscribed. It must be remembered, at the same time, that ships are extremely mobile, and if there is to be adequate enforcement of the provisions of the code it is necessary to have a very broad sort of enforcement provision. It is not always necessary to use the whole of that breadth, but it is almost necessary for the officials who are charged with administering this kind of legislation to have access to broad enforcement powers in order to counter the mobility of ships. A ship may leave the jurisdiction quite readily, in many cases. If the only person who can enforce the section is some gentleman sitting at a desk in Ottawa, that ship is going to get away very easily. I am not sure whether it was Maître Langlois or Mr. Barry, the other day, who mentioned a number of cases that have occurred in the past few years where foreign ships, for example, have deliberately sailed off without clearance. This sort of thing can happen. Unless one has a broad enforcement power to which the officials can have recourse, it is very easy for that sort of thing to happen. That does not mean, and I suggest that it has not meant in the past, that a police constable or a bailiff who has that kind of power—technically, anyhow—is going to enforce a technical provision of the Canada Shipping Act or the Maritime Code of which he has no technical knowledge, unless he is instructed to do so. So the provisions, even as they are in the Canada Shipping Act now, are broad. In fact, in some respect they are even broader, because not only can some of these provisions be enforced by officials in Canada but they can also be enforced by officials of any Commonwealth country, so they are extremely broad. But the fact is that an official acting within his own sphere, as a practical matter, is not going to enforce provisions of which he has no knowledge, unless he is instructed to do so. The ability to be able to instruct such officials, even minor officials, is important, because it is the only way in which on some occasions the officials who are administering the legislation will be able to

[Traduction]

sera peut-être possible de traiter de cette question d'une façon plus normale, lorsque les dispositions de la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada seront introduites dans le Code maritime du Canada. Cependant, cela peut prendre un certain temps.

Au point n° 22, il est dit que l'application de cette loi sera confiée à de nombreuses personnes, ce qui pourrait difficilement être nié. Mais il existe un détail dont personne n'a fait état—et je crois que M. Barry en parle également dans son mémoire—soit le fait que le nombre de personnes autorisées à faire respecter certains articles de la loi pourrait être réduit au cours des stades ultérieurs du processus d'adoption de la loi. Quelqu'un pourrait prétendre qu'il s'agit là d'un des petits désavantages de la méthode de révision qui a été adoptée. Les dispositions contenues dans le Volume I sont des dispositions d'ordre général qui se rapporteront à tous les autres Volumes du Code maritime. Par conséquent, il est parfois nécessaire de voir grand au départ, quitte à réduire, s'il y a lieu, les pouvoirs d'application, lors des stades subséquents de révision de la loi. Ainsi, s'il n'est jamais jugé nécessaire de réduire le nombre de personnes autorisées à faire respecter les dispositions du Code maritime en ce qui concerne telle ou telle infraction, il sera très facile au Parlement de donner les précisions à ce sujet et d'accorder des pouvoirs plus mitigés. Il ne faut cependant pas oublier qu'il est extrêmement facile à un navire de se déplacer et qu'il faudra, pour voir à la bonne application des dispositions du Code, établir des dispositions exhaustives à cet effet. Il ne sera pas toujours nécessaire d'invoquer les pleins pouvoirs, mais il sera pratiquement essentiel que les agents qui seront chargés de l'application d'une loi de ce genre soient investis d'une autorité considérable afin de surmonter le problème de la mobilité des navires. Dans de nombreux cas, il est possible à un navire de quitter très rapidement une zone territoriale donnée. Si la seule personne habilitée à appliquer la loi se trouve à Ottawa, le navire pourra très facilement quitter les lieux d'une infraction. Je ne me souviens plus très bien qui, de Maître Langlois ou de M. Barry, a mentionné l'autre jour un certain nombre de cas survenus au cours des quelques dernières années, dans lesquels des navires étrangers avaient, par exemple, délibérément quitté le territoire sans lettre de mer. A moins que quelqu'un ne soit investi d'un grand pouvoir et que les agents ne soient autorisés à l'exercer, ce genre de délit peut être commis n'importe quand. Cela ne signifie pas, et je crois même que cela n'a jamais signifié qu'un agent de police ou un huissier qui est investi de ce pouvoir—peu importe comment—se mettra en devoir de veiller à l'application d'une disposition technique de la Loi sur la marine marchande du Canada ou du Code maritime, dont il n'a aucune connaissance technique, à moins qu'il n'ait reçu des instructions à cet effet. Ainsi, les dispositions, même celles formulées dans l'actuelle Loi sur la marine marchande du Canada, confèrent un pouvoir assez vaste. Certaines d'entre elles peuvent même être appliquées non seulement par des agents canadiens, mais également par des agents de tout pays du Commonwealth; ainsi, le pouvoir qu'elles confèrent est extrêmement vaste. Mais le fait demeure qu'en pratique, un agent agissant dans sa propre sphère de compétence n'appli-

[Text]

ensure that there is enforcement. The enforcement provisions contained herein are not unprecedented. They are basically the same as provisions which now appear in the Fisheries Act, in Part XX of the Canada Shipping Act and in the Arctic Waters Pollution Prevention Act, and, of course, in the Customs Act.

Point No. 23 in Maître Langlois's brief is one dealing with the French version, which again I will leave for the moment.

Point No. 24 brings us to the problem of detention. Before dealing with the detailed comments which are made with respect to detention, I should like to comment generally on the questions which have been raised with respect to the power of detention, because it seems to me that the idea of detention, as it appears in the Maritime Code, is not being well understood. "Detention" is not a new word. The word "detention" appears in the Canada Shipping Act and it is a word which is in common use in shipping circles throughout the world. The way detention is set up in the Canada Shipping Act, however, gives the impression of physical restraint of the vessel. It is used very often in close connection with the powers of seizure and forfeiture, for example. Therefore, the idea of detention, as it has been in the past anyway, implies a physical restraint of the vessel. Under the Maritime Code that is not the case. Detention has in many respects a new meaning, and perhaps it would have been better had we been able to use a different term altogether, but, as I say, "detention" is commonly used throughout the world. We felt that the word had to be retained, but we also wanted to make it as clear as possible—and, with respect, I believe it is clear in the legislation—that detention in the Maritime Code does not imply physical restraint of the vessel; detention is simply refusal to grant clearance.

Clearance is a procedure which is administered by the customs department. It is a necessary procedure to allow vessels to go from port to port, but the detention of which we speak in the Maritime Code is simply the refusal to grant that clearance, and does not mean physical restraint of any kind.

It may also be useful to comment that in the very early stages of drafting the Maritime Code the subject of detention was being looked at in a much more rigid way. There was at one time even the concept of detention in respect of civil actions. As a result of very lengthy discussions and correspondence with the Maritime Association Committee, however, those provisions were abandoned and, in the alternative, we came up with the system of detention now contained in the Code—a system that, as I say, does not imply restraint in any way.

One of the reasons the original idea was abandoned was that it was felt that that sort of detention, which was really not far

[Traduction]

quera pas les dispositions d'une loi qu'il ne connaît pas, à moins d'en avoir reçu l'ordre. Le fait de pouvoir donner de telles instructions à des agents, même à des agents subalternes, est important parce qu'en certaines circonstances, les fonctionnaires chargés de l'application de la loi ne pourront faire leur devoir autrement. Les dispositions relatives à l'application de la loi ne sont pas uniques en leur genre. Elles sont essentiellement les mêmes que les dispositions de la Loi des pêcheries, de la Partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et, bien entendu, de la Loi sur les douanes.

Le point n° 23 du mémoire de Maître Langlois traite de la traduction française de la loi et, encore une fois, je vais reporter l'étude de cette question à plus tard.

La 24^{ème} observation traite du problème de la rétention. Avant d'entrer dans les détails des observations faites à ce sujet, j'aimerais parler d'une façon générale des questions qui ont été soulevées relativement au pouvoir de rétention parce qu'il me semble que le principe même de la rétention, tel qu'il est invoqué dans le Code maritime, n'a pas été bien compris. Le terme «rétention» n'est pas nouveau. Il figure dans la Loi sur la marine marchande du Canada et il est couramment utilisé dans le monde entier dans le domaine du transport. Comme il est utilisé dans la Loi sur la marine marchande du Canada, ce mot donne l'impression qu'il s'agit d'une retenue physique du navire. Ce terme sert souvent à désigner certains pouvoirs afférents à la saisie et, à la confiscation, par exemple. Donc, l'idée de «rétention», dans son sens le plus courant, implique une retenue physique du navire. Dans le Code maritime, ce n'est pas le cas. A bien des égards, ce mot a une nouvelle signification, et il aurait peut-être été mieux de le remplacer par un autre. Le mot «rétention» est, je le répète, toutefois utilisé très couramment partout dans le monde. Nous avons jugé bon de le retenir, mais nous avons aussi voulu que la loi soit le plus claire possible. Sauf votre respect, je crois d'ailleurs que la loi indique clairement que la rétention dont il est question dans le Code maritime n'implique pas de retenue physique du navire. La rétention signifie simplement un refus de donner congé.

Le congé est une procédure exigée par le ministère des Douanes. Elle est nécessaire pour permettre aux navires d'aller de port en port, alors que la rétention dont parle le Code maritime signifie simplement un refus de donner congé. Elle n'a rien à voir avec une retenue physique quelconque du navire.

Il serait peut-être également utile de vous faire remarquer que dès le début de la rédaction du Code maritime, la question de la rétention était envisagée d'une façon beaucoup plus rigide. On parlait même alors de rétention en fonction de poursuites civiles. Après en avoir discuté longuement, verbalement et par écrit, avec le Comité des associations maritimes, ces dispositions ont toutefois été abandonnées; nous avons alors opté pour le système de rétention dont parle le Code, un système qui, je le répète, n'implique aucune retenue.

Parmi les raisons pour lesquelles cette idée initiale a été abandonnée, on a jugé que le genre de rétention, dont le sens

[Text]

removed from that which now appears in the Canada Shipping Act, was too close to the idea of arrest, and that it might prevent Canada from ratifying the arrest convention. Again, this is an example of the participation of the Bar in the development of the philosophy of the Maritime Code.

We come now to the detailed points that have been raised, and we may discuss these again with respect to the Dominion Marine Association brief. Perhaps it should be said here that security for obtaining a release from detention—and I think this is one of the points raised by Maître Langlois in point No. 24—is not specifically mentioned in section BI-19, because there is no one form of security which would be applicable. That is, if a ship is detained, you do not put up security in relation to that detention. If any security is given, it is given in relation to the offence for which the ship was detained. If you look at section BI19(4), you will see that security with respect to detention is not necessary. If security is to be put up by a ship under detention, then the security is the security put up for the offence committed by the ship or by persons on board. That may vary, it may be quite substantial or it may be quite minor, but the point which should be drawn to your attention, I think, is that no security at all may be necessary. All that is necessary in order to clear a ship from detention is to appear in answer to the charge which has been made relating to that specific offence. It may be a minor offence, or it may be a major one. I strongly suggest that if it is a minor offence there will not be any detention. I think the strongest evidence of that is that for the very first time in this legislation we have provided for ticketable offences. Where there are minor offences in relation to the code, a summons can be served, just as in a normal situation under the Highway Traffic Act. I think it is clear from this legislation that there is no intention to detain ships for minor offences. Even where a ship is detained, the simple answer to clearing that detention is to appear to answer the charge.

The question was also raised, I think, with respect to the practice of giving P & I club letters of undertaking. There is nothing in these detention provisions which prevents the giving of that undertaking.

Senator Smith (Colchester): Did you say “prevents” or “permits”?

Mr. Mahoney: Which prevents the giving of that kind of undertaking. The reason that no mention is made of it in these provisions is simply that, firstly, the letter of undertaking concept is one which does not appear even in the Canada Shipping Act. It is one which is set up in an informal way in relation to certain offences. It is accepted by the Department of Transport and the Department of Justice in respect of certain offences. There is nothing here to prevent that from being continued. But what may well happen is that in future, when we are dealing with specific offences in later legislative stages of the code, we can recognize formally the letter of undertaking given by the P & I clubs. This would be a very constructive thing to do, because that letter of undertaking is

[Traduction]

n'était pas loin de celui qui apparaît dans le texte de la Loi sur la marine marchande du Canada, était trop près de l'idée d'arrestation et, partant, qu'il pourrait empêcher la ratification par le Canada de certains accords sur les arrestations. Je le répète, voilà un autre exemple de la participation du Barreau à l'élaboration des principes qui sous-tendent le Code maritime.

Passons maintenant aux points plus précis qui ont été soulevés. Nous pourrions en discuter à nouveau à la lumière du mémoire de la *Dominion Marine Association*. Peut-être serait-il bon de mentionner ici que la garantie nécessaire à l'obtention de l'annulation de l'ordonnance de rétention—et je crois c'est un des points soulevés par Maître Langlois, le n° 24—n'est pas expressément mentionnée à l'article BI-19, car ce genre de garantie n'existe pas. En d'autres termes, quand un navire est frappé de rétention, il n'existe aucune partie en rapport avec cette rétention. Si une garantie est donnée, elle est donnée en rapport avec le délit pour lequel le navire est en rétention. Dans le paragraphe BI-19 (4), vous constaterez qu'aucune garantie n'est exigée en rapport avec la rétention. La garantie qui doit être présentée pour le navire en rétention se rapporte au délit commis par le navire ou par des personnes à son bord. Elle peut varier. Elle peut être très importante ou infime. Je tiens toutefois à attirer votre attention sur le fait qu'il est possible qu'aucune garantie ne soit exigée. Pour obtenir le congé d'un navire, il faut simplement comparaître et répondre de l'accusation qui a été faite en rapport avec un délit donné. Ce délit peut être mineur ou très important. Je suis convaincu que s'il s'agit d'un délit mineur, il n'y a pas de rétention. La preuve la plus évidente de cela, c'est que pour la première fois, nous avons prévu dans la loi que certains délits ne sont sanctionnés que par des contraventions. Les délits mineurs n'entraînent que des sommations, comme toute infraction aux lois de la circulation. A mon avis, cette loi indique clairement que le Canada n'a nullement l'intention de retenir des navires pour des délits mineurs. De toute façon, le propriétaire d'un navire frappé d'une ordonnance de rétention n'a qu'à comparaître et à répondre de l'accusation pour faire annuler cette ordonnance.

On a soulevé la question, je crois, de la pratique des clubs P & I de donner des lettres d'entente. Il n'y a rien dans les dispositions concernant la rétention qui les empêche de le faire.

Le sénateur Smith (Colchester): Avez-vous dit «empêche» ou «permet»?

M. Mahoney: Qui les empêche de le faire. Il n'en est pas question dans ces dispositions tout simplement parce que le concept de lettre de garantie n'apparaît même pas dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Il s'agit d'un document rédigé de façon non officielle et accepté par les ministères des Transports et de la Justice pour certaines infractions. Rien dans le projet de loi actuel n'empêche la poursuite de cette pratique. Mais ce qui peut fort bien arriver, c'est qu'à l'avenir, en traitant d'infractions particulières à un stade législatif ultérieur, nous reconnaissons officiellement la lettre de garantie donnée par les clubs P & I. Ce serait là un geste très constructif, car ce genre de lettre constitue une garantie tout

[Text]

as good as any security which can be posted. But this is not the proper place to deal with it.

In point No. 25 the brief moves on to the matter of "seizure and forfeiture." It is stated in point No. 25 that:

The ship could be confiscated upon any member of the crew or other person on board having been convicted of a violation of the Code.

The implication of that comment, quite frankly, is much too broad. The seizure of the ship can only take place in relation to an offence for which forfeiture is the penalty. So it is just not true to say that upon any member of the crew being convicted for a violation of the code this can happen.

It is true that one of the things for which forfeiture is a penalty under section BI-19(5) is the failure to respond to such a charge, but there are many answers to this. As I mentioned earlier, when one is charged with an offence under the code, all one need do is appear. It is not even necessary to post security.

These provisions are meant to cover the situation, which fortunately occurs very rarely, that a ship owner or master absolutely refuses to follow the law of the land. They are meant for that purpose only; and provisions have to be detailed and, in some cases, severe in order to cover that eventuality. There is no evidence in this legislation that that sort of procedure is going to apply to every minor offence.

In point No. 26 it is said that there appears to be an intention:

... to give the Federal Court jurisdiction to deal with confiscation, thus conferring on the Court a penal and criminal jurisdiction which it has never exercised.

I say to you, however, that penal and criminal jurisdiction is not being given to the Federal Court under section BI-21 or section BI-22.

If members of the committee will look at sections BI-27 to BI-38, which are also mentioned in point No. 26, those sections deal with offences and refer to "a court" without specifying which court.

The reason why this is done is because they refer to a court of competent jurisdiction, which may not necessarily be the Admiralty Court or the Federal Court.

To determine whether any court in Canada has jurisdiction, you must refer to sections BI-11 and BI-12. That part of Book I is clearly headed "Jurisdiction of Courts in Relation to Offences." So where the word "courts" is used without specifying, those sections apply, and, by reason of that, many courts in Canada will have jurisdiction or may have jurisdiction in cases which relate to seizure and forfeiture.

I may say also that the provisions which appear in sections BI-11 and BI-12 are basically the same provisions as now

[Traduction]

aussi bonne qu'une autre et qui, de plus, pourrait être postée. Mais ce n'est pas ici qu'il convient d'en traiter.

Dans son 25^e paragraphe, le mémoire aborde ensuite la question de «la mise sous séquestre et de la confiscation» d'un navire. On peut y lire ce qui suit:

Le navire pourrait être confisqué dès qu'un des membres de l'équipage ou une autre personne à bord a été déclaré coupable d'une infraction au Code.

Les implications de cette phrase sont, à vrai dire, beaucoup trop larges. La mise sous séquestre du navire ne peut s'effectuer que relativement à une infraction pouvant faire l'objet d'une peine de confiscation. Il est donc tout simplement faux de dire que dès qu'un membre de l'équipage a été déclaré coupable d'une infraction au Code cela puisse se produire.

Il est vrai que l'une des activités donnant lieu à confiscation, en vertu du paragraphe BI-19(5), est le défaut de répondre à une telle inculpation. Mais cela s'explique de bien des façons. Comme je l'ai mentionné antérieurement, quand une personne est inculpée d'une infraction en vertu du Code, tout ce qu'elle doit faire c'est comparaître, et il n'est même pas nécessaire de poster une garantie.

Ces dispositions visent une situation qui, heureusement, ne se produit que fort rarement, où le propriétaire du navire, ou le capitaine, refuse absolument de se conformer à la loi du pays. C'est leur seul but; et il faut que les dispositions soient précises et, en certains cas, sévères de manière à prévoir cette éventualité. Il n'y a rien dans ce projet de loi qui permette de penser que ce genre de procédure va s'appliquer à chaque infraction mineure.

Au paragraphe 26 du mémoire, on déclare que le projet de loi semble vouloir:

... accorder à la Cour fédérale le pouvoir de s'occuper des questions de confiscation, conférant ainsi à la Cour une compétence pénale et criminelle qu'elle n'a jamais exercée.

Je vous dis cependant qu'une telle compétence n'est pas accordée à la Cour fédérale en vertu de l'article BI-21 ou de l'article BI-22.

Si les membres du Comité veulent bien examiner les articles BI-27 à BI-38, auxquels renvoie également le paragraphe 26 du mémoire, ces articles traitent d'infractions et renvoient à «un tribunal» sans autres précisions.

Si ces dispositions sont si vagues, c'est qu'elles renvoient à un tribunal compétent qui n'est pas nécessairement la Cour d'amirauté ou la Cour fédérale.

Pour établir si un tribunal au Canada a compétence en ce domaine, il faut que vous vous référerez aux articles BI-11 et BI-12. Cette partie du Livre 1 s'intitule: «Compétence des tribunaux en matière d'infractions». Ainsi, partout où il est question de «tribunaux» sans autres précisions, ces articles s'appliquent, et c'est pourquoi de nombreux tribunaux au Canada auront compétence et l'ont peut-être déjà dans des causes relatives à la mise sous séquestre ou à la confiscation.

Je tiens aussi à dire que les dispositions des articles BI-11 et BI-12 sont fondamentalement les mêmes que celles de la Loi

[Text]

appear in the Canada Shipping Act, granting jurisdiction to courts.

It is possible that the misunderstanding with respect to criminal jurisdiction of the Federal Court arises from the use of the word "conviction" in paragraph (a) of section BI-22(1), where it says:

in any proceedings in the Admiralty Court a conviction, judgment or order is obtained . . .

It cannot be said, from the use of that word, that criminal jurisdiction is being granted to the court. That provision would apply only where the court already has such jurisdiction. So far as I am aware, there is only one case where the court does have that jurisdiction, but that jurisdiction is unchallenged. It is in the case of an action in prize.

Senator Smith (Colchester): An action in what?

Mr. Mahoney: An action under the Canada Prize Act. I will refer to that later on, sir.

There are some other general comments which should be made with respect to the seizure and forfeiture provisions. Under the Canada Shipping Act forfeiture was a penalty in all of the cases where it is named as a penalty in the Maritime Code. There has been no fundamental change there at all. It was, however, a penalty without a procedure, and what we have attempted to do in Bill C-41 is to set up a procedure relating to seizure and forfeiture which in actual fact grants rights to innocent third parties, and grants appeal provisions which simply did not exist before. The seizure and forfeiture provisions of Bill C-41 are a major step forward, because they provide protection for the individual which simply was not there before. If one compares the seizure and forfeiture provisions in this legislation to similar provisions in, for example, the Customs Act, it becomes quite apparent that the individual is given a great deal more protection than is the case in that sort of legislation.

The whole object in using the procedure relating to seizure and forfeiture in the Admiralty Court, as is done in this bill, is simply to provide a uniform system which can be used throughout the country if seizure and forfeiture is necessary in a particular case. Admittedly, this is somewhat different from the procedure which is set up, for example, under the Customs Act, where there is no coordinating role, and where the procedures lie through the provincial courts; but it seemed a desirable thing to have a common procedure. There is no reason why there should not be such a common procedure, either constitutionally or otherwise, and that is the basis of the provision.

In point No. 27, Maître Langlois refers to section BI-22(1)(c), in terms of which a ship and cargo can be confiscated before judgment on conviction. He says that normally, where property is detained as security for the payment of fines, the property is entrusted to the court and not, as in the case here, to the prosecution, or simply confiscated.

[Traduction]

sur la marine marchande du Canada qui accorde compétence aux tribunaux.

Peut-être un malentendu concernant la compétence criminelle de la Cour fédérale provient-il de l'utilisation du mot «déclaration de culpabilité» à l'alinéa BI-22(1)a) où on lit ce qui suit:

«dans toute procédure intentée devant la Cour d'amirauté, une déclaration de culpabilité, un jugement ou une ordonnance est obtenu . . .»

Mais l'utilisation de ce mot ne permet pas d'affirmer que l'on accorde au tribunal une compétence criminelle. La disposition ne s'appliquerait que dans le cas où la cour aurait déjà cette compétence. Pour autant que je sache, il n'y a qu'un cas où le tribunal possède cette compétence, mais elle n'est pas mise en cause; il s'agit des actions en matière de prises.

Le sénateur Smith (Colchester): Une action de quoi?

M. Mahoney: Une action en vertu de la Loi canadienne sur les prises; j'y reviendrai tout à l'heure, monsieur.

On devrait traiter de façon générale des dispositions portant sur la mise sous séquestre et la confiscation. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, la confiscation constituait une peine dans tous les cas où elle était considérée comme telle par le Code maritime. Il n'y a aucun changement fondamental à ce sujet. Il s'agissait toutefois d'une peine qui ne s'accompagnait d'aucune procédure, et nous avons tenté, dans le projet de loi C-41, d'établir une procédure concernant la mise sous séquestre et la confiscation qui accorde en fait des droits aux tiers innocents, et prévoit des dispositions d'appel, ce qui n'existait tout simplement pas auparavant. Les dispositions sur la mise sous séquestre et la confiscation, du projet de loi C-41, constituent un véritable pas en avant, parce qu'elles assurent à la personne des mesures de protection qui, autrefois, n'existaient pas. Si l'on compare les dispositions sur la mise sous séquestre et la confiscation, de la présente loi, aux dispositions semblables se trouvant par exemple dans la Loi sur les douanes, il est manifeste que le particulier est beaucoup mieux protégé dans le cadre de la présente loi.

Les procédures relatives à la mise sous séquestre et à la confiscation, de la Loi sur la Cour d'amirauté, visent simplement à fournir un système uniforme pouvant être utilisé partout au pays, s'il est nécessaire d'y recourir dans une situation donnée. Il ne fait aucun doute que ces procédures diffèrent de celles établies par exemple en vertu de la Loi sur les douanes, lesquelles n'assurent aucune coordination, et relèvent des tribunaux provinciaux; il nous a semblé souhaitable d'avoir une procédure commune. Rien sur le plan constitutionnel ou autre, ne s'oppose à l'établissement d'une procédure commune, et tel est l'objet de la présente disposition.

Avec l'observation n° 27, M^e Langlois se rapporte à l'alinéa BI-22(1)c), qui traite des conditions en vertu desquelles un navire et sa cargaison sont sujets à confiscation, sans qu'une déclaration de culpabilité ou un jugement n'aient été obtenus. Il dit que normalement, lorsque des biens sont détenus en garantie du paiement d'une amende, ils sont remis au tribunal,

[Text]

Frankly, I am uncertain as to what his point is in this case, but it is clear that under the procedure which has been established the ship is delivered to the marshal of the court, and is therefore entrusted to the Federal Court, which is very much in keeping with the way in it done in other situations; but I must say that it is a much better procedure, in my view, and a procedure which is better from the point of view of innocent third parties, than the procedure which appears under the Customs Act.

In point No. 28 questions are raised with respect to security, or leave to post security, in cases of seizure and forfeiture, and some objection is made to the fact that the minister must consent thereto, and must also consent as to form and amount. The fact that the minister must consent to the form and amount of security in a case such as this is neither unjustified nor unprecedented. In effect, the minister is a party to the proceedings in a case such as this, and therefore the security which is provided must be provided to his satisfaction, just as in a civil action, or civil proceeding, the security must be provided to the satisfaction of the plaintiff—that is, in the Admiralty Court. That is the rule.

It is true that if the plaintiff unreasonably requires security to be given—that is, in an unreasonable way—the court may intervene; but I do not think it is suggested that that need happen here. While it is quite true that the court may intervene if the plaintiff acts unreasonably in a civil action, the provisions which appear here in the Maritime Code are not nearly so harsh as the same provisions, or the same sort of provisions, as appear in the Customs Act. Under section 157 of the act the collector of customs may determine security, or, under section 163, relating to proceedings upon seizure, the minister may determine the terms upon which property may be released, and he may delegate that power to the deputy minister or to any officer in the department. Here, this has been confined to the minister.

As regard point No. 29, where it is suggested that all that needs to be done here is to provide that in a case of seizure the vessel be delivered to the court, and that following that the court rules should apply, we do not feel, with respect, that that is a satisfactory answer. Seizure and forfeiture provisions are, after all, among the most serious provisions of the law, and it was only fortunate, I suppose, that under the Canada Shipping Act, where no procedures were set out, there simply were no seizures which caused problems; but in other statutes where seizure and forfeiture are provided for, there are procedures for that. It is not felt that one should rely on the rules of the court, which are applicable to civil proceedings, since those rules may change from time to time, and there is no legislative control, really, of what may happen under them. As I said earlier, we feel that the procedures for seizure and forfeiture which have been set out here are a vast improvement over those which appear in other legislation.

[Traduction]

et non comme c'est le cas ici au poursuivant, ou sont simplement confisqués.

Franchement, je ne suis pas certain de bien comprendre, maître Langlois, mais il est clair qu'en vertu de la procédure établie, le navire est remis au prévôt et, par conséquent, confié à la Cour fédérale; cette façon d'agir ressemble beaucoup à ce qui se fait dans d'autres situations; j'estime toutefois que la procédure prévue ici est bien meilleure, entre autres du point de vue des tiers innocents, que celle prévue par la Loi sur les douanes.

L'observation n° 28 soulève des questions quant à la garantie, quant à l'autorisation de poster la garantie, dans le cas de mise sous séquestre et de confiscation, et on s'oppose quelque peu au fait que le ministre doive accorder son consentement, et aussi consentir à la forme et au montant de cette garantie. Le fait que le ministre doive approuver la forme et le montant de la garantie dans un cas semblable, n'est pas injustifié, et ne constitue pas un précédent. En effet, le ministre est partie aux procédures dans un cas semblable et, par conséquent, il doit approuver la garantie fournie, tout comme dans une action ou une procédure civile; la garantie doit satisfaire le plaignant—c'est-à-dire, la Cour d'amirauté. C'est la règle.

Il est vrai que si le plaignant se montre déraisonnable et exige le dépôt d'une garantie de façon déraisonnable, le tribunal peut intervenir; mais je ne crois pas qu'il soit suggéré que pareille situation doive se produire ici. Bien qu'il soit vrai que le tribunal puisse intervenir lorsque le plaignant agit de façon déraisonnable dans une action civile, les dispositions qui figurent au Code maritime sont loin d'être aussi strictes que les dispositions semblables prévues par la Loi sur les douanes. En vertu de l'article 157 de cette loi, le receveur des frais de douanes peut déterminer la garantie ou encore, en vertu de l'article 163 portant sur les procédures de mise sous séquestre, le ministre peut déterminer les conditions en vertu desquelles les biens peuvent être restitués; il peut déléguer ce pouvoir au sous-ministre ou à tout fonctionnaire du ministère. Dans la présente loi, seul le ministre est habilité à le faire.

D'après l'observation 29, tout ce qu'on doit faire ici c'est prévoir que, dans un cas de mise sous séquestre, le navire soit remis au tribunal pour ensuite appliquer les règles de la Cour; nous ne croyons pas que la réponse apportée soit satisfaisante. Après tout, les dispositions sur la mise sous séquestre et la confiscation sont parmi les plus importantes de la loi, et je suppose que ce n'est qu'un coup de chance si, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui ne prévoyait aucune procédure, il n'y a simplement eu aucune mise sous séquestre litigieuse; mais dans les autres lois qui comportent des dispositions relatives à la mise sous séquestre et à la confiscation, pareilles dispositions s'accompagnent de procédures. On estime qu'il est préférable de ne pas s'en tenir aux règles des tribunaux, qui s'appliquent aux procédures civiles, puisque ces dernières peuvent changer périodiquement et qu'il n'existe aucun contrôle législatif des mesures qui peuvent être prises en vertu de ces règles. Comme je l'ai déjà dit, nous sommes d'avis que les procédures de mise sous séquestre et de

[Text]

Point No. 30, again, refers to the translation of the bill, and I would prefer to leave that for the time being.

The point which is made as No. 31 again relates to seizure and forfeiture, and the fact that no notice is given, or needs to be given to an innocent third party. A number of questions are raised with respect to the question of intervention by an innocent third party, both this brief and in the brief of the Dominion Marine Association. We are in agreement that the clause, as it is drafted, could be somewhat misleading.

We will therefore be proposing an amendment to section BI-24. If that amendment is adopted, the clause will be amended by striking out lines 32 to 34 on page 35 thereof, and substituting, "claims an interest in the ship or cargo"

The effect of that is simply to take out the words which appear in section BI-24 which limit this sort of intervention to an "owner, mortgagee, lien holder or holder of any claim under Canadian maritime law". I think that solves a number of the points—not only one—which have been raised in both of these briefs. Again, we feel this is the way it would be interpreted—this is the way it would happen, in any event, but it is much simpler to take these words out, and leave it really wide open to intervention by any innocent third party, than it is to try to fiddle with the words in any other way.

Senator Smith (Colchester): What do you say the effect of the amendment would be, if it is adopted?

Mr. Mahoney: The effect of it, sir, if you will read along in BI-24(1), is that it will now read as follows:

BI-24.(1) Where a ship or cargo has been ordered to be forfeited, any person (other than a person who was a party to the proceedings that resulted in such order) who claims an interest in the ship or cargo may, within 30 days after the ship or cargo is ordered to be forfeited . . .

Senator Smith (Colchester): Thank you.

Mr. Mahoney: Point No. 32 deals with the French version. I will leave that for the moment.

Point No. 33 raises questions in connection with sections BI-27 and BI-28. There are three questions raised here. The first is:

Is a master, whether foreign or Canadian, expected to acquaint himself with all the offences created by any act of Parliament for which an offender may be prosecuted by indictment?

No, of course not, but generally the master of a ship knows when a crime has been committed; he knows when there may be an obligation. His common sense will certainly tell him when he need report such an offence.

The second question is:

. . . can these offences be prosecuted also in Canada?

[Traduction]

confiscation énoncées ici constituent une nette amélioration par rapport à celles des autres lois.

Le 30^e point porte sur la traduction, et je ne m'y arrêterai pas pour le moment.

Le 31^e point porte encore sur la mise sous séquestre et la confiscation, et sur le fait qu'aucun avis n'est donné, ni ne doit être donné, à une tierce partie innocente. Un certain nombre de questions sont soulevées à l'égard de l'intervention par une tierce partie innocente tant dans ce mémoire que dans celui de la Dominion Marine Association. Nous sommes d'accord que l'article, tel qu'il est libellé, peut induire en erreur.

Nous proposerons donc un amendement à l'article BI-24 du bill. S'il est adopté, il viserait à faire amender l'article en supprimant les lignes 32 à 34 à la page 35, et en les remplaçant par: «revendiquant un intérêt dans un navire ou sa cargaison».

Il s'agirait simplement de supprimer les mots de l'article BI-24 qui limitent cette sorte d'intervention à un «propriétaire, créancier hypothécaire, détenteur de privilège ou créancier en vertu du Droit maritime canadien . . . » Je crois que cela résout quelques problèmes—et non pas seul un—qui ont été soulevés dans ces deux mémoires. Nous croyons encore une fois que c'est ainsi que l'article serait interprété et que les choses se produiraient de toute façon, mais il est beaucoup plus simple de supprimer ces mots et de permettre l'intervention de toute tierce partie innocente, que de tenter de contourner le libellé plus tard.

Le sénateur Smith (Colchester): Selon vous, quelle incidence aura l'amendement s'il est adopté?

M. Mahoney: Monsieur, si vous prenez le paragraphe BI-24(1), il sera libellé comme suit:

BI-24.(1) Lorsque la confiscation d'un navire ou de sa cargaison a été ordonnée, toute personne (autre qu'une personne qui était partie aux procédures ayant abouti à cette ordonnance), qui revendique un intérêt dans le navire ou sa cargaison, dans les trente jours qui suivent la date à laquelle la confiscation du navire ou de la cargaison a été ordonnée . . .

Le sénateur Smith (Colchester): Merci.

M. Mahoney: Le 32^e point porte sur la version française. J'y reviendrai plus tard.

Le 33^e point soulève trois questions concernant les articles BI-27 et BI-28. Le premier est:

Un capitaine, qu'il soit étranger ou canadien, est-il tenu de connaître toutes les infractions créées par une loi du Parlement en vertu de laquelle une personne peut être poursuivie par suite d'un acte d'accusation?

Bien sûr que non, mais en général le capitaine d'un navire sait qu'un crime a été commis et quand il peut exister une obligation, son bon sens lui dira certainement qu'il doit rapporter une telle infraction.

La deuxième question est:

. . . est-ce que ces infractions peuvent faire l'objet d'une poursuite au Canada aussi?

[Text]

If the master of a ship has answered abroad. The answer to that is that of course there is no double jeopardy. There can be no double jeopardy.

With respect to the question,

... what is the purpose of the notification in such a case?

the answer is not "no"; the answer is maybe. In other words, the master may be prosecuted or he may not be prosecuted in Canada, depending on what has happened abroad. Since one cannot give an unequivocal answer to that, then the notification should be retained.

In point No. 34 we have looked at the comment which has been raised here, that is where the master of a ship changes. We think it would be extremely difficult to effect a drafting change here that would suit the situation. At the same time, we have discussed this with experts in the criminal law, and we do not feel that any court would convict a master in such a case. There is no intent. It simply does not fall within the area in which one would be convicted.

The point which has been raised as No. 35, dealing with the question of acquiescence, is one that has caused difficulty in a number of statutes. It has caused difficulty because this same provision has been used in recent years in a number of statutes. With respect to the first point, as to what will constitute acquiescence, the question in criminal law is whether one is a party to an offence. Even if the offence is one of strict liability, the courts have held that to be a party to an offence you must know the facts leading to the offence. Section 21 of the Criminal Code defines parties to an offence. That section is of general application, not only to the Criminal Code but to all statutes in Canada. It is of general application because of section 27 of the Interpretation Act, which provides that all sections of the Criminal Code dealing with indictable offences apply also to statutes. Section 21 of the Criminal Code says that:

every one is a party to an offence who

(a) actually commits it,

(b) does or omits to do anything for the purpose of aiding any person to commit it.

The question of acquiescence is one which would have to be dealt with by a court within the terms of that section.

One may ask why, with those provisions of the Criminal Code and the Interpretation Act available, it is necessary to cover the matter in the Maritime Code. I think this question has been asked with respect to the same provision in other statutes in recent years. The simple answer to that is that by putting the material into the code you in effect give notice to all persons who may be affected. Again, it is the same point which was raised earlier, that in effect very few directors of shipping companies sit down and read the Criminal Code, but they are going to be generally aware of what appears in the Maritime Code.

Point No. 36 relates to the French version, and we will leave that one for the moment.

[Traduction]

Dans un cas où le capitaine d'un navire a été poursuivi à l'étranger. Il n'y a pas de dualité de poursuites pour un même fait. Il ne peut y en avoir.

Quant à la question:

... quel est le but de servir un avis dans un tel cas?

On ne peut répondre «non». La réponse, c'est peut-être. En d'autres termes, le capitaine peut être, ou ne pas être, poursuivi au Canada, selon la décision qui a été rendue à l'étranger. Puisqu'il est impossible de donner une réponse précise à cet égard, la disposition concernant l'avis doit être conservée.

Au 34^e point, nous avons étudié un commentaire qui a été fait ici, à savoir ce qui arrive lorsqu'il y a changement de capitaine sur un navire. Nous croyons qu'il serait extrêmement difficile de rédiger un article pour qu'il se prête à cette situation. Du même coup, nous avons étudié cet aspect en consultant certains extraits du droit criminel, et nous croyons qu'aucun tribunal ne pourrait reconnaître un capitaine coupable dans un tel cas. Il n'y a pas d'intention. Dans une telle situation, une personne ne pourrait pas être reconnue coupable.

Le 35^e point porte sur la question du consentement qui a entraîné des problèmes dans certains statuts, et cela parce que cette même disposition a été employée au cours des dernières années dans un certain nombre de lois. Pour déterminer ce qui constituera un consentement, il faut d'abord déterminer si d'après le droit criminel la personne est partie à l'infraction. Même s'il s'agit d'une infraction de responsabilité inconditionnelle, les tribunaux ont déterminé que pour être partie à une infraction, il fallait connaître les faits qui ont donné lieu à l'infraction. L'article 21 du Code criminel définit les parties aux infractions. Cet article est d'application générale et il vaut non seulement pour le Code criminel mais également pour toutes les lois canadiennes. Il est d'application générale parce que l'article 27 de la Loi d'interprétation prévoit que tous les articles du Code criminel sur les actes criminels s'appliquent également aux lois. L'article 21 du Code criminel stipule que:

Est partie à une infraction quiconque

a) la commet réellement;

b) accomplit ou omet d'accomplir quelque chose en vue d'aider quelqu'un à la commettre.

Selon les dispositions de cet article, un tribunal doit juger cette question du consentement.

On peut se demander pourquoi, avec ces dispositions du Code criminel et de la Loi de l'interprétation, il est nécessaire d'en parler dans le Code maritime. Cette question s'est déjà posée pour la même disposition dans d'autres lois. La réponse est simple: en ajoutant cette disposition au Code, vous avertissez, en fait, toutes les personnes qui peuvent être touchées. On a également déjà dit qu'en fait, très peu de directeurs de sociétés de transports maritimes s'asseyaient pour lire le Code criminel. Mais ils doivent être assez au courant des dispositions du Code maritime.

Le point n° 36 concerne la version française et nous y reviendrons plus tard.

[Text]

Point No. 37 raises again what I think is a misunderstanding of the intent of the legislation. The point starts out by saying that an accused may be convicted on the sworn statement of a witness taken before charges are laid, et cetera. The clause, with respect, does not say that. It does not say that an accused may be convicted on the sworn statement of a witness. It merely says that such a statement is admissible. What weight will be given to that statement will depend on the judge. Whether the party will have the right to postponement or have the right to an examination of the witness will depend on the rules of the court. It will be a court of competent jurisdiction. With respect, therefore, the implication of this point is much stronger than what the clause says.

The points which follow this in Maître Langlois's brief deal with Book II of the code. He has no comments with respect, I think, to the earlier clauses of that book. His comments are related more to the registry provisions themselves. A question was raised here, which was, I might mention, raised also by the Bankers' Association and by Mr. Barry, about the possibility of a time lag in the filing of documents or in searches, and there is one thing which I think we can do to make intentions clearer and to make the possibility of that time lag less acute. We would propose to do that by an amendment to section BII-23. In background explanation of this, I should say that when this legislation was before the house committee some changes were made with respect to the deputy registrars, because of representations which had been made dealing with the registry provisions and the centralization of the registry. At that time, and I think by inadvertence more than anything else, when the power to delegate to the deputy registrars was written into the legislation it was written in as a power to delegate "duties," on the assumption that "duties" covered all that it was necessary to cover. It appears now from a reading of the draft that it may be necessary to add the word "powers" to that as well, and that the word "duties" may not be sufficient. Therefore, the intent of this amendment is simply to allow delegation not only of the duties of the registrar to the deputy registrars but also of the powers that he may exercise.

The amendment would read as follows:

That Bill C-41 be amended by striking out lines 1 and 2 on page 54 thereof and substituting therefor the following:

"ance with subsection BII-21(2) any powers he may exercise and any duties for which he is responsible under this Code."

It simply extends the delegation to cover powers as well as duties. That change, I think, solves a number of minor problems of possible delay, but also, and I can deal with it later on in connection with the DMA brief, I think answers the problem which has been postulated with respect to the need to subsearch in all the deputy registrars' offices.

The next point raised is point No. 39, in which Maître Langlois says that section BII-32(2) gives the registrar quasi-judicial powers. We think this is not so. It merely obliges the parties to have the matter determined by a court. This point, however, has caused us to take a very close look at that clause

[Traduction]

Le point n° 37 discute de ce qui est à mon avis une fausse compréhension de l'intention de la loi. On débute en disant qu'un accusé peut être condamné par la déclaration sous serment d'un témoin, qui a été consignée avant que des accusations n'aient été portées, etc. L'article ne stipule rien en ce sens. Il ne dit pas qu'un accusé peut être condamné sur déclaration sous serment d'un témoin. Il stipule tout simplement qu'une telle déclaration est admissible. L'importance qui lui sera accordée dépendra du juge. La question de savoir si une partie pourra obtenir le droit de report ou d'examen du témoin dépendra des règles du tribunal. Il s'agira d'un tribunal de juridiction compétente. L'explication donnée dans ce cas est donc beaucoup plus forte que les dispositions mêmes de l'article.

Les points qui suivent dans le mémoire de M^e Langlois traitent du Livre II du Code. Il n'y a pas de commentaires, je crois, sur les premiers articles de ce livre. Ses commentaires concernent plus précisément les dispositions d'immatriculation. On s'est demandé dans ce cas, et je mentionne que l'Association des banquiers et M. Barry ont également posé cette question, si des retards ne pourraient pas survenir à l'inscription des documents ou dans les enquêtes et nous pouvons, je crois, rendre les intentions plus claires et réduire les risques de délai. Nous pourrions atteindre ce but en amendement l'article BII-23. Je dois dire, à titre explicatif, que lorsque le Comité de la Chambre a étudié le projet de loi, certaines modifications ont été apportées en ce qui concerne les sous-conservateurs, en raison des représentations faites à propos des dispositions sur le bureau d'enregistrement et sa centralisation. A ce moment-là, par inadvertance plus qu'autre chose, lorsque le pouvoir de délégation aux sous-conservateurs a été inscrit dans le projet de loi, on a parlé du pouvoir de délégation des «fonctions» en présumant que le mot «fonctions» couvrirait tout ce qui était nécessaire. Il semble maintenant, en lisant le projet de loi, qu'il pourrait être nécessaire d'ajouter le mot «pouvoirs» et que le mot «fonctions» ne suffit pas. En conséquence, l'intention de cet amendement est tout simplement de permettre la délégation non seulement des fonction du conservateur au sous-conservateur mais également des pouvoirs qu'il peut exercer.

L'amendement serait donc:

Que le bill C-41 soit modifié en retranchant les lignes 1 et 2 à la page 54, et en les remplaçant par ce qui suit:

«formité du paragraphe BII-21(2) tous les pouvoirs qu'il peut exercer et toutes les fonctions dont le charge le présent Code.»

Cela ne fait qu'élargir la délégation pour y comprendre les pouvoirs et les fonctions. Ce changement, je crois, résoud un certain nombre de problèmes mineurs de délai possible et répond également, et j'en reparlerai plus tard à propos du mémoire DMA, au problème concernant la nécessité d'effectuer des enquêtes complémentaires dans tous les bureaux des sous-conservateurs.

Le point suivant est le n° 39, où M^e Langlois dit que la paragraphe BII-32(2) donne au conservateur des pouvoirs quasi judiciaires. A notre avis, cela n'est pas le cas. Il ne fait qu'obliger les parties à recourir à un tribunal. Cette interprétation, toutefois, nous a fait étudier très soigneusement cet

[Text]

and we have a suggestion to make with respect to it also—that is, on page 57 of the bill, dealing with section BII-32, subsections (1), (2) and (3).

To go back a good many years, as members of the committee know, this is neither the first nor second time that the Maritime Code has surfaced; it is, in fact, the third time. The original bill introduced in Parliament was Bill C-216. It was tabled but not proceeded with. Meetings of the Bar Association committee, which discussed that, led to a number of changes which were incorporated in Bill C-61.

One of the changes was with respect to this section. In the original version of this section, in Bill C-216, there was a power given to the registrar to resolve conflicts. As a result of the discussions which we had with the Bar Association committee, we decided that that power should come out.

On again looking at this section, we have more recently come to the conclusion that the power contained in subsection 2, relating to delivery of the certificate, is a power which was really related to the ability of the registrar to resolve that conflict. If one looks at the history of this, it is our feeling now that that subsection 3 perhaps should have been taken out at the time the section was changed earlier.

We think the section would be clearer if it were taken out, and we will therefore be proposing an amendment which would effect that. The amendment would simply read:

That Bill C-41 be amended by striking out lines 14 to 23 on page 57 thereof.

The effect of it would simply be to delete subsection 3 altogether.

Point No. 40 deals with the French version. I shall leave that, with your permission, for the time being. Point No. 41 also deals with the French version.

Point No. 42, along with the explanatory note, deals with section BII-43 of the bill. With regard to the comment made by Maître Langlois, it should be remembered that this section is referring only to the registration of the ship. After the registration of the ship has been accomplished, the registered owners of that ship are, of course, quite free to charter the vessel internationally if they so desire.

We recognize, however, that even before the registration of the ship is complete there could well be documents which deal with the future chartering and which could technically conflict with this section.

That was never the intention of this section and the wording may be slightly misleading. What was intended was to restrict interference by a foreign government or by anyone acting on behalf of a foreign government, or acting in substitution for a foreign government. We do agree, however, that the way it has been drafted it could be open to the possibility of a restriction by a person who has nothing whatever to do with that foreign government. We therefore feel that a change should be made here, that Maître Langlois' point is well taken.

We will be proposing an amendment to that section. It is on page 62 of the bill and would read:

[Traduction]

article et nous avons également une suggestion à faire à cet égard: à la page 57 du bill, à l'article BII-32, les paragraphes (1), (2) et (3).

Pour revenir assez loin en arrière, comme les membres du Comité le savent, ce n'est ni la première ni la deuxième fois que le Code maritime fait surface; c'est bel et bien la troisième fois. Le bill initial présenté au Parlement était le Bill C-216. Il a été déposé mais n'a pas été étudié. Les membres du Comité de l'Association du Barreau ont étudié ce bill, et ont élaboré certains changements qui ont été ajoutés au Bill C-61.

Un de ces changements concernait le présent article. Dans la version originale de cet article, dans le Bill C-216, on nantissait le conservateur du pouvoir de résoudre les conflits. À la suite de discussions que nous avons eues avec le comité de l'Association du barreau, nous avons décidé que ce pouvoir devrait être éliminé.

En étudiant à nouveau le présent article, nous en sommes plus récemment venus à la conclusion que le pouvoir dont on fait mention au paragraphe 2 portant sur la remise du certificat, est un pouvoir qui était réellement rattaché à l'aptitude du conservateur à résoudre ce conflit. Du point de vue historique, nous avons l'impression que le paragraphe 3 aurait peut-être dû être éliminé au moment où l'article a été changé.

Nous estimons que l'article serait plus clair si le paragraphe était abrogé; nous proposons donc un amendement à cet effet. L'amendement se libellerait comme suit:

Que le Bill C-41 soit modifié par l'abrogation des lignes 15 à 25 à la page 57 du Bill.

L'effet de cet amendement serait d'abroger tout le paragraphe 3.

Le 40^e point concerne la version française. Avec votre permission, je le laisserai de côté pour l'instant. Le 41^e point concerne également la version française.

Le 42^e point ainsi que la note explicative concernent l'article BII-43 du bill. En ce qui concerne le commentaire fait par M^e Langlois, il faut se rappeler que cet article ne concerne que l'immatriculation du navire. Une fois que le navire a été immatriculé, les propriétaires enregistrés de ce navire sont, naturellement, assez libres d'affréter le navire internationalement s'ils le désirent.

Nous reconnaissons, toutefois, que même avant que le navire soit immatriculé, il pourrait bien exister des documents concernant l'affrètement futur, documents qui pourraient techniquement entrer en conflit avec cet article.

Cela n'a jamais été l'intention du présent article et son libellé peut être légèrement trompeur. On voulait par là restreindre l'intervention d'un gouvernement étranger ou de quiconque agissant en son nom ou en remplacement de ce dernier. Nous convenons toutefois que la façon dont il a été rédigé pourrait entraîner une restriction par une personne qui n'a rien à voir avec ce gouvernement étranger. Nous estimons donc qu'un changement devrait être apporté et que le point soulevé par M^e Langlois est pertinent.

Nous proposons donc un amendement à cet article. Il est à la page 62 du bill et il se libellerait comme suit:

[Text]

That Bill C-41 be amended by striking out lines seven to nine on page 62 and substituting therefore the following:

"The government of that state or any agency thereof, except in the case of a bona fide mortgage that complies with the provisions . . ."

and it goes on. The effect of it is to take out the words:

. . . by a person or persons not authorized to own a Canadian registered ship . . .

This, I think, does solve the problem raised by Maître Langlois.

Senator Smith (Colchester): These words are to be deleted, and no others inserted in their stead?

Mr. Mahoney: Yes. The words that are inserted, sir, would read:

The government of that state or any agency thereof, . . .

In other words, the words "the government of that state" now appear, and that would be followed by the words "or any agency thereof." This is what was intended.

Points Nos. 43 to 47 relate to the French version, and I shall leave those for the moment.

Point No. 48 relates to the matter of "condemnation." It is said that:

The Code does not specify what is an order of condemnation.

The comment then goes on to deal with judgments of courts in a rather broad way. That is not what was intended by the use of the word "condemnation." The word "condemnation" has a very narrow meaning. It relates only to the condemnation of the ship by a prize court.

It perhaps should be explained that the Admiralty Court, and the Federal Court of Canada as an Admiralty Court, exercises its jurisdiction in two different ways. Those ways are known as "in instance" and "in prize." The exercise of jurisdiction "in instance" is the ordinary jurisdiction of the court dealing with all admiralty matters; and the prize jurisdiction of the court is related strictly to captures of enemy ships in times of war, matters which relate to what is called prize law, which is a very old body of law. That matter is covered in Canada by a statute called the Canada Prize Act.

That act gives the jurisdiction in matters of prize to the Exchequer Court of Canada. As the act says:

The Exchequer Court of Canada—

This has been modified, of course, under the Revised Statutes of Canada to read "Federal Court":

—on its Admiralty side has and shall exercise, subject to this Act, jurisdiction in all matters of prize in Canada.

In section 5 of the act, prize law of Canada is considered. Subsection (1) reads:

[Traduction]

Que le Bill C-41 soit modifié par l'abrogation de la ligne 9 de la page 62 et son remplacement par ce qui suit:

«Le gouvernement de cet État ou par toute agence de ce dernier, sauf dans le cas d'une hypothèque consentie de bonne foi qui est conforme aux dispositions . . .»

Et ainsi de suite. Son effet est d'enlever les mots:

. . . par une ou plusieurs personnes non autorisées à être propriétaires d'un navire immatriculé . . .

Cela, je crois, résoud le problème soulevé par M^e Langlois.

Le sénateur Smith (Colchester): Ces mots doivent être abrogés et ne doivent pas être remplacés par d'autres?

M. Mahoney: Oui. Les mots qui sont ajoutés se libelleraient comme suit:

Le gouvernement de cet État ou tout organisme de ce dernier . . .

Autrement dit, les mots «le gouvernement de cet État» sont déjà là et ils seraient suivis des mots «ou tout organisme de ce dernier.» C'est ce qu'on désire.

Les points n^{os} 43 à 47 concernent la version française et je les laisse de côté pour le moment.

Le 48^e point concerne la question de la «condamnation.» On dit que:

Le Code ne précise pas ce qu'est un ordre de condamnation.

On continue en faisant des commentaires assez généraux sur les jugements des tribunaux. Ce n'est pas ce qu'on voulait en utilisant le mot «condamnation.» Le mot «condamnation» a une signification très étroite. Il ne se rapporte qu'à la condamnation d'un navire par un Conseil des prises.

Il faudrait peut-être expliquer que la Cour de l'amirauté et la Cour fédérale du Canada en tant que Cour de l'Amirauté, exerce sa compétence de deux manières différentes connues sous les noms de «en instance» et «en prise.» L'exercice de la compétence, dans «les cas» est la compétence ordinaire du tribunal qui tranche toutes les questions relevant de la Cour d'Amirauté; et la compétence du tribunal en matière de prises s'applique strictement à la capture d'un navire ennemi en temps de guerre, question qui relève de ce que l'on appelle le droit de prise, qui est un vieux recueil de lois. Au Canada, une loi appelée la Loi canadienne sur les prises s'applique à cette question.

En vertu de cette loi, les questions de prise relèvent de la compétence de la Cour de l'Échiquier du Canada. Il est stipulé dans la loi:

La Cour de l'Échiquier . . .

Bien entendu, ces termes ont été modifiés, dans les *statuts révisés du Canada* et on doit lire «la Cour fédérale»:

en sa juridiction d'amirauté possède et exerce sous réserve de la présente loi, une juridiction sur toute question de prise au Canada.

Dans l'article 5 de la loi, le droit canadien régissant les prises est considéré. Le paragraphe (1) est ainsi rédigé:

[Text]

5. (1) The Court shall, subject to this section, take cognizance of and judicially proceed upon all, and all manner of, captures, seizures, prizes and reprisals made under the authority of Her Majesty in right of Canada of all ships, aircraft or goods, and shall hear and determine the same and, according to the Course of Admiralty and the Law of Nations, adjudge and condemn all such ships, aircraft or goods as belong to any enemy country or the citizens or subjects thereof or any other persons inhabiting any of the countries, territories or dominions of any enemy country or that are otherwise condemnable as prize.

So the purpose of that section is simply to relate to what we hope is never going to happen, that is, the exercise of the prize jurisdiction of the court. It has that very limited meaning.

Points Nos. 49 to 53 deal with the French version of the code.

We now come to point No. 54 of Maître Langlois' brief, which raises the question of the power of the Admiralty Court to stay proceedings pending in any court in relation to a ship or any interest therein. This matter has caused some concern. This is apparent to members of the committee as well as to Maître Langlois, and Maître Barry has raised the point as well.

I might say, first, that the power which is contained in section BII-61 is not an unprecedented power. The provisions to which I am referring are the provisions in the Canada Shipping Act relating to limitation of liability, and in particular section 648. Subsection (1) of that section now reads as follows:

648.(1) Where any liability is alleged to have been incurred by the owner of a ship in respect of any loss of life or personal injury, any loss of or damage to property or any infringement of any right in respect of which his liability is limited by section 647 and several claims are made or apprehended in respect of that liability, a judge of the Exchequer Court may, on the application of that owner, determine the amount of his liability and distribute that amount rateably among the several claimants; and such judge may stay any proceedings pending in any court in relation to the same matter, and he may proceed in such manner and subject to such regulations as to making persons interested parties to the proceedings, and as to the exclusion of any claimants who do not come in within a certain time, and as to requiring security from the owner, and as to payment of any costs, as the Court thinks just.

That provision has been in the Canada Shipping Act for a very long period of time. It is one which has not raised any constitutional issues, but it has in fact been a most useful section in cases where there have been tragedies involving serious and extensive loss of life; for example, in such instances as the *Noronic* disaster, back in 1949.

So far as I am aware, it has never been necessary actually to use this section, but it has never been challenged. It has so much common sense. In a case where there may be a number

[Traduction]

5. (1) Sous réserve du présent article, la Cour doit connaître de toute forme de capture, saisie, prise ou reprise de navires, aéronefs ou marchandises, effectuée sous l'autorité de Sa Majesté du chef du Canada, et elle procède judiciairement en l'espèce. Elle doit étudier et juger cette capture, saisie, prise ou reprise et, conformément au Règlement d'amirauté et au droit international, adjuger et condamner les navires, aéronefs ou marchandises qui appartiennent à un pays ennemi ou aux citoyens ou sujets de ce dernier ou à toute autre personne habitant quelque région, territoire ou possession d'un pays ennemi, ou qui sont autrement condamnables comme prises.

Par conséquent, cet article vise simplement à prévoir ce qui, nous espérons, ne se produira jamais, notamment l'exercice de la compétence du tribunal en matière de prise. Il a cette signification très restreinte.

Les points 49 à 53 portent sur la version française du Code.

Nous abordons actuellement le point numéro 54 du mémoire de M^e Langlois, qui soulève la question du pouvoir de la Cour d'Amirauté de suspendre les procédures en instance, devant tout tribunal en ce qui concerne un navire ou tout intérêt dans ce navire. Cette question a suscité une certaine inquiétude. Les membres du Comité et M^e Langlois s'en rendent compte, et M^e Barry a également soulevé ce point.

D'abord, je peux dire que le pouvoir prévu à l'article BII-61 du bill n'est pas un pouvoir sans précédent. Je veux parler des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui prévoit la limitation de la responsabilité et, en particulier, de l'article 648. Le paragraphe (1) de cet article, actuellement en vigueur, est ainsi rédigé:

648. (1) Lorsqu'il est allégué qu'une responsabilité a été encourue par le propriétaire d'un navire relativement à la mort ou à des blessures corporelles, ou à la perte ou l'avarie de biens ou à la violation de tout droit, à l'égard desquels sa responsabilité est limitée par l'article 647, et que plusieurs réclamations sont faites ou appréhendées relativement à cette responsabilité, un juge de la Cour de l'Échiquier peut, à la requête dudit propriétaire, fixer le montant de la responsabilité et répartir ce montant proportionnellement entre les différents réclamants; ce juge peut arrêter toutes procédures pendantes devant une cour relativement à la même affaire et procéder de la façon et sous réserve des règlements que la cour juge convenables, pour rendre les personnes intéressées parties aux procédures, pour exclure tous réclamants qui ne se présentent dans un certain délai, pour exiger des garanties du propriétaire et quand au paiement des frais.

La Loi sur la marine marchande du Canada renferme cette disposition depuis très longtemps. Elle n'a jamais suscité de controverses constitutionnelles, mais elle s'est avérée, en fait, très utile dans les événements tragiques qui ont causé la perte de nombreuses vies humaines, par exemple, le désastre du *Noronic*, en 1949.

A ma connaissance, il n'a jamais été nécessaire d'appliquer cet article, mais il n'a jamais été contesté. Il a été rédigé très rationnellement. Dans une affaire où il peut y avoir un certain

[Text]

of claims, and where those claims may be brought in a number of different courts, all having jurisdiction, since jurisdiction in so many of these cases is concurrent, and where obviously the most desirable court in which to consider the matter, because of the peculiar remedies which are available, is the Admiralty Court, then it is in the best interests of all the parties concerned to provide that the court may stay proceedings in other courts, and may consolidate these matters. That is the philosophy behind BII-61. This sort of matter would arise in relation to the ownership of the vessel, where there could be a number of different claims raised, and where those claims could be raised in different courts, and could even be raised in courts of different provinces. The same sort of multiplicity of proceedings, we felt, was possible in this case, although, we hope, not to the extent that is sometimes possible in very serious disasters such as are contemplated by section 648. The difficulty in such a case is that if actions are brought in a number of different jurisdictions, then there may not be any uniformity in the result, and this is an effort to supply that uniformity.

The power in section BII-61 is essentially a coordinating power that would ensure that the Admiralty Court is not able to deal with the subject, and that any other court which is involved is at least aware of the finding of the Admiralty Court before it reaches its decision.

It has been suggested, in one or other of these briefs, that this power which is being granted, provides a sort of supervisory power over other courts, and one which could apply even to judgments of other courts and to matters which are in appeal. I would suggest very strongly that the word "pending" that is used in this clause, just as it is used in section 648 in relation to any other court, means that the matter may only be stayed before a judgment is given. The clause does not, therefore, give the Federal Court power over the judgment of any other court by way of appeal.

The power which is contained in section 61 is derived from section 44 of the Canada Shipping Act, which is repealed by the Maritime Code. It is agreed that section 44 did not go quite this far. That section reads:

The Admiralty Court may, if it thinks fit (without prejudice to the exercise of any other power of the court), on the application of any interested person, make an order prohibiting for a time specified any dealing with a ship or share therein, and the court may make the order on any terms or conditions it thinks just, or may refuse to make the order, . . .

The section in the code, of course, does go further because it was felt that the court would be unnecessarily inhibited if proceedings had already been commenced in another court. Under the provision as it was in section 44, it would be powerless to act. If the power to stay in section 648 is not *ultra vires* the federal government, then I suggest that the power as it is proposed in section 61 is also not *ultra vires*. In connection

[Traduction]

nombre de revendications, et qu'un certain nombre de tribunaux différents en sont saisis, ils sont tous compétents, puisque la compétence dans un si grand nombre de ces cas est commune, et où évidemment le tribunal le plus apte à trancher ces questions, à cause des mesures particulières qu'il peut prendre, est la Cour d'Amirauté; par conséquent, il est dans le plus grand intérêt de toutes les parties en cause, de prévoir que cette Cour peut suspendre les procédures intentées devant d'autres tribunaux, et peut réunir ces questions pour les trancher. C'est le principe de l'article B2-61. Des questions de ce genre se poseraient en ce qui concerne la propriété du navire, lorsqu'un certain nombre de revendications sont présentées, et lorsque différents tribunaux peuvent en être saisis, et même des tribunaux de différentes provinces. Nous avons pensé les mêmes procédures multiples étaient possibles dans ces cas, bien que nous espérons qu'il ne s'agirait pas de graves désastres, quelquefois possibles, comme ceux que vise l'article 648. La difficulté provient dans un tel cas de ce que, si des poursuites sont intentées devant un certain nombre de juridictions différentes, il est alors possible qu'il n'y ait pas d'uniformité dans le résultat, et le présent article est destiné à assurer cette uniformité.

Le pouvoir prévu à l'article BII-61 du bill a essentiellement un rôle de coordination qui permettrait de veiller à ce que la Cour d'Amirauté ne soit pas en mesure de trancher la question, et que tout autre tribunal qui en a été saisi soit, au moins, au courant des conclusions de la Cour de l'Amirauté, avant de rendre sa décision.

On a fait observer, dans certains de ces mémoires, que le pouvoir qui est conféré actuellement permet de superviser les procédures des autres tribunaux, et qu'il s'appliquerait même au jugement prononcé par d'autres tribunaux et aux questions dont on a fait appel. Je suis convaincu que le terme «pendantes» qu'on emploie dans cet article, comme il l'est à l'article 648 par rapport à tout autre tribunal, signifie que les procédures ne peuvent être suspendues avant qu'un jugement ne soit rendu. Par conséquent, l'article n'accorde pas au tribunal fédéral le droit de juger en appel une décision rendue par un autre tribunal.

Le pouvoir accordé à l'article 61 ressemble à celui accordé aux termes de l'article 44 de la Loi sur la marine marchande du Canada, article qui est abrogé dans le Code maritime. On admet que l'article 44 n'allait pas aussi loin. Il stipulait:

La Cour d'Amirauté peut, si elle le juge à propos (sans préjudice de l'exercice de tout autre pouvoir de la cour), sur demande de tout intéressé, rendre une ordonnance interdisant, pour un délai déterminé, tout acte de disposition d'un navire ou d'une part dans un navire; la cour peut rendre cette ordonnance aux termes ou conditions qu'elle juge équitables, ou refuser de rendre l'ordonnance,

Évidemment, l'article du code allait plus loin parce qu'on estimait qu'on interdirait inutilement à la cour d'agir si des procédures avaient déjà débuté devant un autre tribunal. Il serait impuissant aux termes de l'article 44. Si le pouvoir qu'a le gouvernement fédéral, aux termes de l'article 648, de suspendre les procédures n'est pas inconstitutionnel, alors je prétends que le pouvoir prévu à l'article 61 ne l'est pas non plus.

[Text]

with this problem, some mention has been made of two recent cases in the Supreme Court of Canada, the *McNamara* case and the *Quebec North Shore v. CPR* case. It should be made clear that there is nothing in those decisions which challenges the jurisdiction of the Federal Court in respect of matters such as contained in either section 648 of the Canada Shipping Act or BII-61 of the bill. In the most simple terms, perhaps to oversimplify, these cases merely state that in respect of an action in the Federal Court, it is not sufficient that the action be founded on a jurisdictional statute or provision; the master must also be covered by valid and existing federal law that is substantive law. In the case of both sections 648 and BII-61, the competence of the federal government to enact substantive law relating in the case of section 648 to the limitation shipowners's liability, in the case of BII-61 to the ownership of vessels, that competence cannot be challenged. Because it cannot be challenged, there is, therefore, valid and existing federal law. If there is valid and existing federal law, then no prohibition applies.

That is all that I propose to say with respect to point No. 54. The following points, Nos. 55, 56 and 57 of Maître Langlois' brief deals with the French version of the bill.

Mr. Chairman, I have now dealt with the comments contained in the brief of Maître Langlois on behalf of the St. Lawrence Shipowners' P & I clubs.

The remainder of the presentation deals with the brief presented by Mr. Barry on behalf of the Dominion Marine Association. I am sorry, but I must add that even beyond that we have not yet touched on any of the points with respect to the French version, which have to be dealt with.

The Chairman: They are next. Don't worry about it.

Mr. Mahoney: We turn now to the brief of the Dominion Marine Association, presented by Mr. Barry. It is not numbered in the same way as that presented by Maître Langlois. For my own purposes I have numbered it in order to attempt to deal with the questions. That will not be of very much help to you, so I will try to refer to it in reference to clauses of the bill, rather than to the numbering system which I have ascribed to it.

The first point raised is with regard to the interpretation clause or the clause containing the definitions. I say section 3, but I think it is clause 2 of the bill. The first point made is with respect to the French definition of "ship". I will leave that.

The second point raised is with respect to the word "navigation". I might simply say that these words have never been restricted in this country to the connotation of seagoing ships. I think that matter was answered by the comments which Mr. du Plessis made at the time the point was made.

Another matter dealt with in that area is the definition of the word "owner." Mr. Barry seems to be in agreement that the main definition that we have here is one which is consistent with the way the demise charterers are treated in various maritime countries. I have dealt with this point in connection

[Traduction]

En rapport avec cette question, on a mentionné deux récentes causes entendues à la Cour Suprême du Canada, la cause *McNamara* et la cause *Quebec North Shore c. CPR*. Je dois préciser qu'aucun de ces deux jugements ne met en doute la compétence du tribunal fédéral de traiter de questions se rapportant à l'article 648 de la Loi de la marine marchande du Canada ou à l'article B II-61 du projet de loi. En termes très simples, peut-être trop simples, les décisions rendues montrent simplement qu'en ce qui concerne les poursuites devant la Cour fédérale, il ne suffit pas que cette poursuite soit fondée sur une disposition ou sur une loi habilitante; la question doit être également prévue par la loi fédérale existante, donc un point de droit positif. Dans le cas des articles 648 et BII-61, on ne peut contester le pouvoir qu'a le gouvernement fédéral d'adopter un point de droit positif se rapportant pour l'article 648, aux limites touchant la responsabilité du propriétaire de bateau, et dans le cas de l'article BII-61, à celles concernant la propriété du navire. De ce fait, il existe donc des lois fédérales valables. Si c'est le cas, alors on ne peut formuler aucune interdiction.

C'est tout ce que je propose en ce qui concerne le commentaire n° 54. Les remarques n°s 55, 56 et 57 du mémoire de M^e Langlois se rapportent à la version française du bill.

Monsieur le président, j'ai maintenant parlé des remarques contenues dans le mémoire de M^e Langlois au nom des clubs P and I de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent.

Le reste de mon exposé se rapporte au mémoire présenté par M. Barry au nom de la *Dominion Marine Association*. Excusez-moi, mais je dois ajouter que hormis cela, nous n'avons pas encore abordé aucune des remarques de ce mémoire concernant la version française, dont nous devons discuter également.

Le président: Elles vont venir. Ne vous inquiétez pas.

M. Mahoney: Nous passons maintenant au mémoire de la *Dominion Marine Association* présenté M. Barry. Il n'est pas présenté de la même façon que le mémoire de M^e Langlois. Pour mon usage personnel, je l'ai numéroté de façon à pouvoir traiter ces questions. Cela ne va pas vous être d'une grande utilité, donc je vais essayer de me référer aux articles du bill, plutôt qu'à mon propre système de numérotation.

La première question soulevée se rapporte à l'article d'interprétation ou article des définitions. Il est indiqué comme l'article 3, mais je pense qu'il s'agit plutôt de l'article 2. La première remarque se rapporte à la définition française du terme: «navire». Je vais passer cette remarque.

La deuxième se rapporte à la définition du terme «navigation». Je dirai seulement qu'on n'a jamais restreint au Canada le sens de ce terme aux seuls navires de long cours. Je pense que M. du Plessis a répondu à cette question lorsqu'elle a été abordée.

Une autre question en rapport avec ce domaine concerne la définition du terme «propriétaire». M. Barry semble être d'accord avec la définition principale contenue dans ce bill, laquelle correspond à la façon dont sont considérés les navires cédés pour affrètement dans divers pays maritimes. J'ai parlé

[Text]

with Maître Langlois' brief and have explained that it is necessary to have several definitions here. I do not think there is anything further to say on that.

Mr. Barry also raises the question of the definition of a surveyor. Under the Canada Shipping Act the word "surveyor", is used in section 103. If it is necessary at some time in the future to add definitions to clarify the difference between the private surveyor and the steamship inspector, as Mr. Barry seems to be suggesting, then that will be done at the proper time—that is, when we are dealing with substantive law relating to surveyors of steamship inspectors. But the definition is required here because we are cross-referencing back to provisions which are contained in the Canada Shipping Act for the time being.

I should like to make a point with respect to the definitions generally. This question was raised I think by Maître Langlois as well in one place or another that the definition should really be in the Code and not in the act. Again, with respect, this seems to me to be explained by a misunderstanding of the method of revision we are using here, although in this case it is one which is perhaps easy to understand.

The definitions will at some stage in the future, at the final stage of legislation, be put into the Maritime Code. We have made drafting provision for that. But at the moment it is better to keep them in the act itself because they will be added to in each stage of legislation and there could even be changes in them as one goes along. Therefore, it is better to keep them out of the main body of the law at the moment and to place them in the proper context at the end.

Mr. Barry then raises questions relating to clause 4, and I believe we dealt with this also in connection with Maître Langlois's point that the mortgage provisions should be placed in the same area as the registry provisions in the bill. I think I have explained adequately that the mortgage provisions we are dealing with here are only consequential. When they go in in a stage of legislation they will appear next to the registry provisions and in the final result they will appear then to be in their proper context.

Mr. Barry also raises a question in connection with consequential amendments. He uses the words "No. 7." I am sorry, but I have not been able to find directly what he means by that or which definition or amendment he means by that. But, of course, when we use the word "means" it is because we intend to use it. When we use the word "includes" it is because we intend a much broader sort of definition. I have not seen any specific clause in the Code or in the definitions where it has been drawn to our attention that we have used one or other word incorrectly. For example, when we are defining territorial waters, we use the word "includes." We do that because this definition comes from other legislation and should not be confined. So unless there is some specific point there that we have not seen, that is the general answer to that query.

The next point then is in reference to section BI-1. It should be explained here that in Canadian law the issuing of a warrant for arrest in an action *in rem* depends on the ship

[Traduction]

de cette question à propos du mémoire présenté par M^e Langlois et j'ai expliqué qu'il est nécessaire d'avoir ici plusieurs définitions. Je crois qu'il n'y a rien d'autre à ajouter.

M. Barry a également soulevé la question de la définition de «visiteur». Aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, le terme «visiteur» est employé à l'article 103. S'il est nécessaire ultérieurement d'ajouter des définitions pour préciser la différence qui existe entre le visiteur privé et l'inspecteur de navires, comme M. Barry semble le proposer, nous le ferons en temps voulu, c'est-à-dire lorsque nous traiterons du droit positif se rapportant aux visiteurs et aux inspecteurs de navires. Mais nous avons besoin de la définition dans ce bill, parce que nous renvoyons à des dispositions qui sont contenues dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

J'aimerais faire quelques observations concernant les définitions en général. Je crois que maître Langlois a déjà souligné que la définition devrait figurer dans le Code et non pas dans la loi. Je crois que cette situation s'explique par le fait qu'on a mal compris la méthode de révision que nous utilisons, même si dans ce cas particulier, elle semble facile à comprendre.

On incluera les définitions dans le Code maritime à un stade ultérieur, à l'étape finale de l'étude du projet de loi. Nous avons déjà rédigé des projets de dispositions en ce sens. À l'heure actuelle, je crois qu'il est préférable de garder les définitions dans la loi elle-même, car on les ajoutera à chaque étape de l'étude du projet de loi et il se pourrait bien qu'elles soient modifiées entre-temps. Par conséquent, il est préférable de les tenir, pour l'instant, à l'écart du corps de la loi et de les replacer à la fin dans le contexte approprié.

M. Barry soulève ensuite certaines questions concernant l'article 4 et je crois que nous avons également abordé ce sujet, en discutant de la proposition de maître Langlois qui voulait que les dispositions portant sur l'hypothèque figurent dans la partie de la loi traitant de l'enregistrement. Je crois que j'ai expliqué clairement que les dispositions concernant l'hypothèque, et dont nous traitons ici, sont simplement corrélatives. À la première étape de l'étude du projet de loi, ces dispositions suivront celles qui concernent l'enregistrement et, à la fin, elles seront placées dans un contexte approprié.

M. Barry parle également de modifications corrélatives. Il utilise l'expression «n° 7». Je regrette, mais je n'ai pu en trouver la signification et j'ignore quelle définition ou modification il désigne par ce numéro. Évidemment, lorsque nous utilisons le terme «signifie», c'est bien parce que nous voulons employer ce terme précis. Lorsque nous nous servons du mot «inclut», nous donnons une définition beaucoup plus vaste. On ne nous a pas reproché d'avoir utilisé un terme incorrectement dans un article du Code ou dans les définitions. Par exemple, lorsque nous définissons les eaux territoriales, nous utilisons le terme «inclut». Nous le faisons parce que cette définition provient d'autres lois et ne devrait pas être restrictive. Ainsi, à moins qu'un point nous ait échappé, nous croyons avoir répondu de façon complète à cette question.

Le point suivant concerne l'article BI-1. Il convient d'expliquer que, dans la loi canadienne, l'émission d'un mandat d'arrestation dans une action *in rem* vise un navire qui relève

[Text]

being within the jurisdiction of the court, that is, within Canadian waters. I have not had an opportunity to study the particular case Mr. Barry makes reference to, but I would certainly take the position that the right of arrest exists anywhere in Canadian waters until a Canadian court has said otherwise. There could be some reservation there with respect to the fishing zones. For example, it could well be that Canada's sovereignty in the fishing zones is a restricted sovereignty related to certain internationally-agreed matters. But, if that is so, it is then up to the courts to place any limitation on the right of arrest. Presumably, that is something which they will do, but the application of this legislation should be as broad as possible.

Mr. Barry then goes on to deal with clause BI-4. In his comment here he deals with the possible conflict with the Ashburton Treaty, the Washington Treaty and the Boundary Waters Treaty of 1909. They say that section BI-4 is intended only to cover the well-understood internationally recognized right of innocent passage, but, as I said earlier, although it is well understood it is quite possible that it may change over the next few years. The provision does not deal with internal waters. Moreover, this clause does nothing to abrogate treaty rights which may exist under any treaty to which Canada is a party. The comment, I suggest, is simply not well founded. Provisions such as this have been dealt with by the Department of External Affairs and that department has not raised any question or suggested the possibility of any infringement of any treaty. In order to do that one would have to be extremely specific and show an intention to abrogate the treaty, and that has certainly not been done here.

The next section dealt with is section BI-6(4). Here Mr. Barry says:

By definition the registered owner of a demise chartered vessel is not eligible to avail himself of this provision.

That may be quite true, because the registered owner has contracted out of possession. Having contracted out of possession, he has compromised his rights to a certain extent. Actually there is a method by which he very likely could take action under this section: simply by making a request to the diplomatic authority, who could then take such action on his behalf. Although, strictly speaking, he is not covered by the general definition of "owner," because he is the registered owner, both here and in other cases where the word "owner" is used it is our feeling that that word would be interpreted very broadly as including anyone who can fall within the definition of "owner" no matter where it may appear in the act, because it is obvious that we have to have various definitions of the word "owner."

The next point is raised in connection with section BI-9. A number of points are raised here. In the first, it is submitted that:

... there should be some reasonable limit on the concept of "nearest consular office" ...

However, this again was a matter which was discussed in very great detail with the Bar Association committee. The feeling there was that if there were a geographical limit, the notice

[Traduction]

de la compétence du tribunal, c'est-à-dire qui se trouve dans les eaux canadiennes. Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier le cas dont parle M. Barry, mais je serais certainement d'avis que le droit d'arrestation régit tout point des eaux canadiennes, jusqu'à ce qu'un tribunal canadien en décide autrement. Il faut toutefois faire certaines réserves à propos des zones de pêche. Par exemple, il se pourrait bien que la souveraineté du Canada dans les zones de pêche comporte des pouvoirs restreints relatifs à certaines questions qui ont fait l'objet d'accords internationaux. S'il en est ainsi, c'est aux tribunaux qu'il incombe de restreindre le droit d'arrestation. Il est probable qu'ils agiraient ainsi, mais l'application de la présente loi doit être aussi vaste que possible.

M. Barry traite ensuite de l'article BI-4. Dans ses commentaires, il souligne que la présente loi entrera peut-être en conflit avec les dispositions du traité Ashburton, du traité de Washington et du traité sur les eaux limitrophes de 1909. On prétend que l'article BI-4 porte uniquement sur le simple droit de passage reconnu internationalement mais, comme je l'ai dit plus tôt, même si ce droit est bien compris, il est très possible qu'on le modifie au cours des prochaines années. Les dispositions ne portent pas sur les eaux intérieures. De plus, cet article n'abroge aucun droit conféré par un traité qu'aurait signé le Canada. À mon avis, ces observations ne sont pas fondées. Le ministère des Affaires extérieures a déjà étudié ces dispositions et a jugé qu'elles n'enfreignaient aucun traité. Il aurait fallu que les observations soient extrêmement précises et démontrent que le législateur a voulu modifier les dispositions d'un traité, et rien de tel n'est démontré.

Le paragraphe BI-6(4) était ensuite étudié. À ce sujet M. Barry déclare:

Par définition, le propriétaire immatriculé qui aurait cédé un navire affrété ne peut se prévaloir de cette disposition.

C'est peut-être tout à fait fondé, car après une telle transaction, ce propriétaire ne détient plus le navire et ainsi, dans une certaine mesure, il a compromis ses droits. En fait, il existe une méthode qui lui permettrait facilement de se prévaloir de cet article pour entamer des poursuites, tout simplement en s'adressant aux services diplomatiques qui pourraient agir en son nom. Cependant, à strictement parler, il n'est pas visé par la définition générale de «propriétaire» parce qu'il est propriétaire enregistré dans ce cas et dans tous les autres où le terme «propriétaire» est utilisé. Nous estimons que ce substantif pourrait se prêter à une interprétation très large, s'appliquant à quiconque répond à la définition de «propriétaire», quelle que soit la disposition de la loi où il figure, parce qu'il est évident qu'il nous faut à ce sujet des définitions multiples.

L'autre point soulevé concernait l'article BI-9. Un certain nombre de problèmes sont traités, à ce sujet et tout d'abord il est proposé

... qu'il y ait certaines limites raisonnables à l'expression «le bureau consulaire le plus proche» ...

Là encore, le Comité du Barreau a examiné cette question en détail. Il estimait que s'il y avait des restrictions géographiques, l'avis risquerait de ne pas être donné, ce qui pourrait

[Text]

might well not be given, and this could cause some difficulty. There have been a number of instances in recent years where the failure to give notice to a consular officer has caused serious practical difficulties. For example, a few years ago there was the case of a Panamanian registered ship sold by the court in Canada. The persons who bought the ship, when it was sold by the court, were Canadians, and when they attempted to register the ship in Canada the registrar was unable to get a certificate of deregistration from the registry office in Panama because apparently the previous owners had failed to pay annual registration dues which are charged in that country. It was not until the Canadian purchasers, in fact—I was going to say gratuitously, but they really had no alternative—paid those back fees, that the ship was able to be registered in Canada without there being dual registration. The whole basis of the Panamanian objection was that the Panamanian consul in Montreal had not been given any notice of this. So there are valid reasons for requiring this kind of notice, and we do not think that it poses a substantial difficulty to use the words “at the nearest consular office.”

With respect to the second point that is raised, he says:

If the action is a cargo claim, (as probably 90% of Admiralty actions are) and if it is not accompanied by arrest of the ship (as is the case in probably 90% of such actions) the ship may be anywhere in the world—or lost.

I am really not quite sure what is meant by that, because it is clear that section BI-9 is meant only to apply in the case of an action *in rem* and in the case where active proceedings have been taken. Subsection (2) makes it clear that in the sort of action that Mr. Barry is talking about, where security is given then the provision need not apply.

The reason that the provision is in here is so that if a security is not given in the civil action, then the ship may be sold by the court; and it is to avoid the sort of problem that I described a few moments ago. If security is given, then the need to give that kind of notice disappears.

The same answer, I think, applies in connection with the third point which he has raised here, which is that:

Proceedings against the owner of a demise chartered vessel do not fall within the Clause.

It is quite true, but that is the way the clause is designed to work.

In the case of an action *in rem*, since that action is against the ship, the action is going to affect the registered owner as well as the demised charterer, and he certainly is going to know about it very quickly.

The next point raised is in connection with BI-15. This is the matter of the number of people allowed to enforce the provisions of the code being too broad. I think we have dealt with that in fairly substantial detail with respect to the last brief.

The next point is raised with respect to section BI-16, dealing with searches. In his comment, Mr. Barry is raising questions related to solicitor-client privilege. I think perhaps

[Traduction]

entraîner certaines difficultés. Ces dernières années, dans plusieurs cas, le défaut d'aviser un fonctionnaire consulaire a entraîné de sérieuses difficultés d'ordre pratique. Par exemple, il y a quelques années il y avait eu le cas d'un navire immatriculé sous pavillon panaméen et vendu par les tribunaux au Canada. Des Canadiens l'avaient alors acheté et lorsqu'ils avaient voulu le faire immatriculer au Canada le conservateur n'avait pu obtenir un certificat de désimmatriculation auprès du Bureau d'enregistrement à Panama, parce qu'apparemment les anciens propriétaires n'avaient pas versé les droits d'immatriculation que perçoit annuellement ce pays. Il a fallu que les acheteurs canadiens payent ces arriérés de leur plein gré, mais en fait ils n'avaient pas d'autre alternative, pour que le navire puisse être immatriculé au Canada sans qu'il y ait double immatriculation. Le Panama avait essentiellement soulevé des objections parce que son consul à Montréal n'avait pas été avisé de la chose. Il existe donc des raisons valables pour exiger cette notification, et nous ne pensons pas que les termes «au bureau consulaire le plus proche» soulèvent des difficultés majeures.

Pour ce qui est du second point soulevé, il déclare:

Si les procédures concernent la cargaison, ce qui compte sans doute pour 90 p. 100 des poursuites de l'Amirauté et si elles ne s'accompagnent pas d'une saisie du navire, comme c'est le cas dans probablement 90 p. 100 de ces poursuites, le navire peut se trouver soit n'importe où à moins qu'il ne soit perdu.

Je ne vois pas très bien ce que tout cela signifie, parce qu'il est évident que l'article BI-9 est censé ne s'appliquer que dans le cas d'une action réelle et lorsque des poursuites ont été entamées. D'après le paragraphe 2, il est évident que les poursuites dont parle M. Barry, où une garantie a été donnée, ne nécessitent pas l'application de cette disposition.

Cette disposition se justifie car si une garantie n'a pas été donnée dans la plainte au civil, le tribunal peut alors mettre le navire en vente, ce qui permet d'éviter le type de problème dont j'ai parlé il y a quelques instants. Lorsque des garanties sont données, il n'est plus nécessaire de donner un avis.

Cette même réponse s'applique selon moi au troisième point qu'il a soulevé ici et que je cite:

Toute procédure intentée contre le propriétaire d'un navire nolisé à bail ne tombe pas sous la portée de cet article.

C'est bien vrai, mais c'est le but visé par cet article.

Dans le cas d'actions *in rem* intentées contre un navire, le propriétaire immatriculé est touché autant que l'affrètement à bail et ce dernier en sera sûrement mis au courant très rapidement.

La question suivante concerne l'article BI-15. Nous croyons que le nombre de personnes autorisées à appliquer le code est trop élevé. Je pense que nous avons étudié cette question à fond lorsque nous avons discuté du dernier mémoire.

La question suivante concerne l'article BI-16, qui a trait aux fouilles. Dans l'observation, qu'il a faite, M. Barry soulève des doutes quant au privilège de confidentialité. Je pense que la

[Text]

the simplest way of answering this sort of question is to say that in our opinion the powers which are contained here are not sufficiently specific to override any legally sound argument of privilege. For example, in respect to obstruction, under 17, privilege would constitute a defence. This sort of provision does not override the doctrine of legal privilege.

With respect to section BI-17, Mr. Barry gets further into the subject of obstruction. He also deals with section BI-31. Both BI-31 and BI-17 are obstruction provisions, but the reason that the word "knowingly", is used here is that BI-18 refers to a misleading statement, and it would be possible for such a statement to be made innocently, but not knowingly. The word "obstruction" however, implies wilfulness, and even if it did not imply wilfulness, it is our feeling that no one could be convicted of this offence unless it were shown that the act was wilful. Again it relates to section 21 of the Criminal Code, which we dealt with under the other brief, concerning what constitutes a party to the offence, and the knowledge of that party of the offence which was taking place.

Mr. Barry then turns to the intention provisions under section BI-19. Again, as in the case of the other brief, there seems to be a misinterpretation of the effect of the word "detention", and the seriousness of these clauses.

It is suggested in this comment that this situation should apply to foreign ships, but not to domestic ships, and it certainly is true that the clause would not be applied to a domestic ship without some compelling reason. I think we have given sufficient evidence to show that that is not the intention of the legislation by providing for things like ticketable offences. At the same time it would certainly be objectionable to discriminate in a clause such as this between Canadian ships and foreign ships, and certainly we would hear from foreign countries if we made that distinction.

The other aspect of this point, of course, is that a ship owner would have to be a tremendous fool to risk the detention of his vessel when all he has to do is to appear in answer to the charge which is made. He does not even have to post security, and this is the sort of point which we made in relation to the other brief.

I do not intend to appear to dealing with these points in cavalier fashion, but we have, I think, you will recognize, dealt with many of them. I am trying here only to deal with them where they reflect some different aspect of the points raised by Maître Langlois.

Under the same section, BI-19, the second point that is raised with respect to the detention provision is related to section 760 of the Canada Shipping Act, which is in Part XX of the act, dealing with pollution, and which provides that seizure is only possible with the consent of the minister. I think we have gone into these provisions about detention sufficiently often to indicate that security is not given with respect to the detention, but, rather, with respect to the offence for which the ship is detained. It may vary, and in the case of pollution offence it may be substantial. In the case of a minor offence

[Traduction]

façon la plus simple de répondre à ce genre de question est de déclarer que selon nous, les pouvoirs délégués ici ne sont pas suffisamment précis pour avoir préséance sur tout privilège légalement bien établi. Ainsi, en ce qui concerne les obstructions mentionnées en BI-17, le privilège pourrait constituer une défense. Ce genre de dispositions ne l'emporte pas sur la notion de privilège juridique.

Mais en ce qui a trait à l'article BI-17, M. Barry aborde plus en détail la question de l'obstruction. Il traite également de l'article BI-31. Les articles BI-31 et BI-17 comprennent tous deux des dispositions relatives aux obstructions, mais la raison pour laquelle on utilise ici le terme «sciemment» est que l'article BI-18 porte sur les fausses déclarations qu'il est possible de faire en toute innocente et non sciemment. Le terme «obstructions» suppose toutefois une certaine volonté et même si ce n'était pas le cas, nous sommes d'avis que personne ne devrait être déclaré coupable de ce délit à moins qu'il ne soit prouvé qu'il a été commis volontairement. Cela se rapporte également à l'article 21 du Code criminel, dont nous avons déjà parlé dans le cadre de l'étude de l'autre mémoire, et qui concerne la définition d'une partie au délit et le fait, pour ladite partie, d'avoir été au courant du délit commis.

M. Barry se penche ensuite sur les dispositions relatives à la rétention, à l'article BI-19. Et comme pour l'autre mémoire, il semble qu'on ait mal interprété le terme «rétention» et l'importance de cet article.

On a prétendu que cette particularité ne devait s'appliquer qu'aux navires étrangers et il est certain que cet article ne serait pas appliqué à un navire canadien sans raison importante. Nous avons suffisamment prouvé, je pense, que tel n'était pas le but de cette loi en prévoyant des infractions punissables d'une amende. D'ailleurs, ce serait tout à fait répréhensible que de prévoir une pénalisation semblable dans un article de loi tel que celui-ci et les pays étrangers ne manqueraient pas de formuler des objections si nous établissons une telle distinction.

L'autre aspect de la question est qu'il faudrait être un parfait idiot pour risquer la rétention d'un navire alors qu'il suffit au propriétaire de comparaître pour répondre de l'inculpation qui lui a été signifiées. Il ne doit même pas déposer de garantie; c'est d'ailleurs ce genre de point que nous avons soulevé lorsque nous avons examiné l'autre mémoire.

Je ne voudrais pas vous laisser penser que je traite de ces points à la va-vite, mais nous en avons, me semble-t-il, abordé beaucoup. Je suis ici pour discuter uniquement de ceux qui ont été abordés d'une manière différente par M^e Langlois.

Toujours en ce qui concerne l'article BI-19, le deuxième point qui a été soulevé à propos de la rétention des navires a un rapport avec l'article 760 de la Loi sur la marine marchande du Canada, article qui se trouve dans la partie XX de la loi, qui traite de la pollution et stipule que la saisie des navires ne peut se faire que par consentement du ministre. Je pense que nous avons suffisamment parlé des dispositions concernant la rétention des navires pour que vous soyez convaincus que la garantie ne porte pas là-dessus, mais sur l'infraction commise. Elle peut varier, et dans le cas d'une infraction concernant la

[Text]

there would probably be no security required at all, because someone would simply appear in answer to the charge. That is a possibility, in any case.

The third point which is raised here is that a detained ship which is not released within 30 days is subject to forfeiture. I perhaps should have raised this in connection with similar points in the last brief, but I did not do so. Really, one should note the provisions of section 690 of the current Canada Shipping Act, which really provide exactly the same thing. Section 690 of the act says:

690. (1) In every case in which a conviction has been secured against the owner of a ship for a contravention of any of the provisions of this Act, and a fine has been imposed, the ship is, if the fine is not paid forthwith, liable to be seized and after such reasonable notice as the Minister may, in each case, prescribe—

—it is not even set out—

—may be sold by any chief officer of customs or any person authorized for that purpose in writing by the Minister, and that chief officer or person may, by bill of sale, give to the purchaser a valid title to the ship free from any mortgage or other claim thereon that at the time of that sale may be in existence.

This is a perfect example, I submit, of the comparison between the approach to seizure and forfeiture taken under the Canada Shipping Act, and the substantially more enlightened way in which the same subject is approached under the Maritime Code. The comparison is very obvious.

The next point raised by Mr. Barry is with respect to section BI-20. This again is a subject which we have dealt with in discussing the other brief. The point, however, that Mr. Barry raises with respect to successive arrests is one which was not raised in the other brief. It is a good point, I submit, but one which need not be covered in the legislation. In the English legislation, for example, which gave effect to the same convention provisions, back in 1956, the matter is not specifically covered; it is left to be dealt with by the rules of the court. That is the way it has always been dealt with in Canada as well. The rules of the Exchequer Court in Admiralty provide for the filing of a caveat against release of a ship which had been arrested in an action *in rem*, and provide a remedy whereby additional bail could be demanded if necessary. I believe, although I have not checked the matter carefully, that those provisions are carried forward, although perhaps not in precisely the same way, in the existing Federal Court rules. In any event, if they have not been so carried forward, they should be. This sort of protection should be quite standard in the rules of the court and should not need to be expressed here. In fact, the sections dealing with arrest are so complex, and have taken so long to put together in relation to the sections as they appear in the Federal Court Act and in this act, that one likes to disturb them as little as possible, since it is possible to

[Traduction]

pollution, elle peut être importante. Dans le cas d'une infraction mineure, le dépôt d'une garantie ne serait vraisemblablement pas nécessaire car il suffirait au propriétaire de comparaître pour répondre de l'inculpation. De toute façon, c'est une possibilité.

Le troisième point qui a été soulevé est qu'un navire ayant fait l'objet d'une ordonnance de rétention peut être confisqué si congé ne lui a pas été donné dans les 30 jours. J'aurais peut-être dû soulever ce point lorsque j'ai parlé des autres points similaires dans le dernier mémoire, mais je ne l'ai pas fait. Il faut cependant faire remarquer que les dispositions de l'article 690 de la Loi sur la marine marchande du Canada actuelle stipule exactement la même chose. L'article en question dit ceci:

690. (1) Dans tous les cas où une condamnation a été obtenue contre le propriétaire d'un navire pour violation d'une disposition de la présente loi et où une amende a été imposée, le navire, si l'amende n'est pas immédiatement acquittée, est passible de saisie et, après un avis raisonnable que le Ministre peut requérir

—ce n'est même pas établi—

en chaque cas, peut être vendu par un préposé en chef des douanes ou par toute personne que le Ministre a par écrit autorisée à cet effet, et ce préposé en chef ou cette personne peut, par acte de vente, donner à l'acquéreur un titre valide à ce navire, libre de toute hypothèque ou autre réclamation pouvant exister contre le navire au moment de la vente.

Voilà un exemple parfait, à mon avis, de la comparaison qu'on peut établir entre les dispositions sur la saisie et la confiscation que renferme la Loi sur la marine marchande du Canada et de la façon beaucoup plus logique dont le Code maritime aborde le même sujet. La comparaison est évidente.

Le point suivant soulevé par M. Barry concerne l'article BI-20. C'est encore un sujet dont nous avons traité en discutant de l'autre mémoire. Cependant, le point que soulève M. Barry au sujet des saisies successives n'a pas été abordé dans l'autre mémoire. Je pense qu'il le soulève à juste raison, mais il n'est pas nécessaire que la loi le précise. Dans la législation britannique, par exemple, qui a donné naissance aux mêmes dispositions en 1956, ce n'est pas la loi qui le précise mais les règles de la Cour. C'est ainsi qu'on a toujours procédé au Canada. Les règles de la Cour d'Amirauté prévoient le dépôt d'une notification d'opposition contre la libération d'un navire qui a été saisi à la suite d'une action réelle et prévoit un dédommagement sous forme de caution supplémentaire au besoin. Je n'ai pas étudié le sujet à fond, mais je crois que ces dispositions figurent, bien que sous une forme légèrement différente, dans le règlement actuel de la Cour fédérale. De toute façon, si elles n'y sont pas, elles devraient l'être. Ce genre de protection, qui figure normalement dans le règlement de la Cour, suffit sans qu'il soit nécessaire de la préciser dans ce contexte-ci. En fait, les dispositions portant sur la saisie des navires sont si complexes, et ont été si longues à rédiger pour qu'elles cachent avec la Loi sur la Cour fédérale qu'il est préférable de les laisser telles quelles car un changement de terme pourrait fort bien détruire leur équilibre fragile. Il

[Text]

affect their very fine balance by almost any change in wording. One would have to be very much convinced that there was something drastically wrong with what was there before a change would really be acceptable, because these are extremely complex sections.

I should like to go on to the further point raised about Book I-20, concerning the doctrine of laches. This was raised by one of the members of the committee at the last hearing. The answer given by Mr. Barry at that time, I suggest with respect, was, I am certain unintentionally, misleading, because Mr. Barry replied that laches meant negligence.

Certainly it is not true to say that laches simply means negligence. The doctrine of laches in its original meaning in English law denotes slackness, negligence or unreasonable delay in pursuing a legal remedy, whereby the party forfeits the benefits of that remedy. It is an equitable doctrine. The word "negligence" appears only very incidentally in this sort of definition, because the only way negligence can be involved is with respect to the unreasonable delay. All of the standard legal dictionaries dealing with this subject make it clear that at the present time the doctrine of laches is used to denote unreasonable delay in enforcing an equitable right. Thus, for example, in Jowitt's *Dictionary of English Law* in defining laches, he says:

... if a person discovers that he has been induced by fraud to enter into a transaction, and then waits an unnecessary time before taking proceedings to set it aside, this laches will disentitle him to belief. He is, however, entitled to a reasonable time for the purpose of making inquiries, and obtaining advice, etc.

The doctrine of laches has always been a part of the admiralty law. It is one of the few things that can extinguish a maritime lien. It is part of the law here; it would apply in this case; but it would be an appalling error to try to reduce an equitable doctrine of that kind to a statutory provision. Not only would the doctrine be destroyed by doing it, but you would make a horrible complication of the law. Quite simply, the answer is that the doctrine of laches would apply to this situation, but it applies not because it is written into the statute. Indeed, it should not be written into the statute, and it would be a serious mistake to do so.

Next on clause BI-20 we come to the third point in Mr. Barry's brief, on page 7, where he says:

Since by definition clearance is a general administrative procedure for ship movements it is submitted that clause BI-20(2) should be extended to cover seizure in execution of ships and seizure or attachment before judgment in any proceedings in a provincial court.

Along with the suggestion that the doctrine of laches be set out in this sort of legislation, to me it is almost equally appalling to contemplate that federal legislation of this kind should attempt to cover subjects such as seizure in execution or attachment before judgment in a provincial court. I suggest it would be a completely unwarranted intrusion into provincial law. Indeed, it would destroy the whole essence of the Federal Court's

[Traduction]

faudrait vraiment être convaincu qu'il existe une grave lacune pour qu'une modification puisse y être apportée car ces articles sont extrêmement compliqués.

Je voudrais aborder le point suivant soulevé en rapport avec l'article BI-20, concernant la doctrine de la carence. Ce point a été soulevé par un des membres du comité lors de la dernière audience. La réponse qu'a donnée M. Barry à l'époque, était, avec tout le respect que je lui dois, involontairement j'en suis sûr, erronée puisqu'il a dit que carence signifiait négligence.

Cette définition ne suffit pas. Dans sa définition première, la doctrine de la carence signifiait en droit britannique l'incurie, la négligence ou un délai injustifié à faire valoir un droit entraînant ainsi sa déchéance. Il s'agit d'une doctrine en accord avec les principes de l'équité. Le terme «négligence» n'apparaît qu'incidemment dans ce genre de définition car elle n'intervient que dans le délai injustifié. Tous les dictionnaires juridiques normalisés traitant de la question précisent clairement qu'actuellement, le principe de la négligence s'applique à un délai immotivé à faire valoir un droit. Voici par exemple la définition de négligence (*laches*) qui se trouve dans le *Dictionary of English Law*, de Jowitt:

... si une personne découvre qu'elle a été frauduleusement amenée à conclure une transaction, et attend ensuite indûment avant de prendre les mesures nécessaires pour régler la question, cette négligence lui retirera le droit de recevoir une compensation. Elle peut toutefois prendre une période de temps raisonnable pour faire enquête, obtenir des conseils, etc.

Le principe de la négligence a toujours fait partie de la Loi sur l'Amirauté. C'est l'une des rares choses qui peuvent supprimer un privilège maritime. Cela fait partie de la loi ici; cela s'appliquerait dans le cas présent; mais ce serait une erreur grave que de tenter de ramener un principe d'équité à une disposition réglementaire. En agissant ainsi, non seulement détruirait-on le principe, mais on compliquerait terriblement la loi. La réponse est très simple; le principe de la négligence s'appliquerait à la situation, mais non pas parce qu'il est inscrit dans la loi. En effet, il ne devrait pas figurer dans la loi, et ce serait une erreur grave que de l'y inclure.

Après l'article BI-20, nous passons à la troisième observation du mémoire de M. Barry; à la page 7, il dit:

Puisque, de par sa définition, le congé est une procédure administrative générale sur le déplacement des navires, nous proposons que le paragraphe BI-20(2) porte aussi la mise sous séquestre de navires, et la mise sous séquestre ou saisie-arrêt avant qu'il n'y ait eu de jugement prononcé par une cour provinciale.

La proposition selon laquelle une loi fédérale de ce type devrait tenter de couvrir des sujets comme la mise sous séquestre de navires ou la saisie-arrêt avant qu'il n'y ait eu jugement d'une cour provinciale me paraît tout aussi incroyable que celle selon laquelle le principe de la négligence devrait être inclus dans ce type de lois. J'estime que ce serait là une ingérence tout à fait injustifiée dans la loi provinciale. En effet, ce serait détruire le

[Text]

jurisdiction in admiralty. The whole foundation of that jurisdiction is that the remedy available is quite different in the Admiralty Court than it is in the provincial court.

While it is quite true to say that under the Civil Code in the province of Quebec there is such a thing as attachment before judgment, I may be wrong, but I think that does not exist in any other province except the one example Senator Smith (Colchester) gave, which interested me, because I had not heard of it for 20 years and I was not sure it still existed, the ability to seize a motor vehicle in the province of Nova Scotia. In limited cases such as that it may exist, but as a general principle the doctrine of attachment before judgment does not exist in provincial law. It simply would be a completely unwarranted intrusion into provincial rights to attempt to interfere with that here.

The next matter raised is with respect to section BI-21. The first point deals with the French version.

The second point deals with the difference between "detention" and "seizure." I think that is one we have explained on more than one occasion now. Of course, the crew would not be removed in the case of detention, because there is no physical restraint.

The third question raised in connection with that same point deals with the marshal's custody. Here I might say that it necessarily follows that if the ship is delivered into the hands of the marshal, as is required by the legislation, the Federal Court rules will apply to that once it is in the hands of the marshal. In fact, as a very practical matter, that is the only way you will get it into the hands of the marshal, because I know of no marshal in this country who would ever accept control over a ship under any other circumstances. They would not accept it before that was the rule of the Federal Court, and I am sure they would not accept it now.

The next point raised is in connection with section BI-21(5). Here it is suggested that if the cargo owner should be able to move for summary dismissal, the ship owner should too. This point apparently forgets that the cargo owner is entitled to move for summary dismissal only when he is an interested third party. Since the ship owner is the person against whom the action of forfeiture is proceeding, it would be quite unrealistic to allow him to move for summary dismissal. If he is innocent, that is something which must be proved in the main trial. It is not as simple as it may be in relation to a cargo owner to say he is not the owner of the cargo which is subject to seizure.

The next point which is raised is in connection with section BI-21(3). This is an interesting point, that in the case of a time chartered vessel, assuming that he means charter by demise, which I believe he does mean, when one considers bunker oil, in that case almost certainly it would be subject to forfeiture as well, as being a part of the ship's stores. The question of containers is interesting; if they are full, they are cargo, of course; if not full, they may be on lease. It seems to me that

[Traduction]

fondement même de la compétence de la Cour fédérale en matière d'amirauté. Le fondement même de cette compétence vient du fait que le recours prévu par la cour d'Amirauté est très différent de celui prévu par la cour provinciale.

Bien qu'il soit vrai de dire qu'en vertu du Code civil de la province de Québec, la saisie-arrêt avant jugement existe, je me trompe peut-être, mais il me semble que cette procédure n'existe dans aucune autre province, sauf pour ce qui est de l'exemple qu'a donné le sénateur Smith (Colchester), qui m'intéressait, parce que je n'avais pas entendu parler de pareils cas depuis vingt ans, et je n'étais pas certain qu'il était encore possible, en Nouvelle-Écosse, de mettre un véhicule automobile sous séquestre. Cela peut se produire dans de très rares cas, mais de façon générale le principe de la saisie-arrêt avant jugement n'existe nulle part dans la loi provinciale. Ce serait simplement modifier entièrement, de façon injustifiée, les droits provinciaux que de tenter d'intervenir ici.

L'autre question soulevée porte sur l'article BI-21. La première observation concerne la version française.

La deuxième observation porte sur la différence entre «détention» et «mise sous séquestre». Je crois que c'est une différence que nous avons expliquée à plusieurs reprises. Naturellement, l'équipage ne serait pas déplacé dans le cas d'une détention, parce qu'il n'y a pas de contrainte physique.

La troisième question à cet égard porte sur la garde du navire confiée au prévôt. Je dirai ici qu'il va nécessairement de soi que si le navire est placé sous la garde du prévôt, comme l'exige la loi, les règles de la Cour fédérale s'appliqueront dès que le navire lui aura été remis. En fait, c'est la seule façon dont vous pouvez placer un navire sous la garde d'un prévôt, parce que je ne connais aucun prévôt au pays qui accepterait autrement la direction d'un navire. Il ne l'accepterait pas avant que les règles de la Cour fédérale ne prévalent, et je suis certain qu'il ne l'accepterait pas maintenant.

La question suivante a trait au paragraphe 5 de l'article BI-21. Il est proposé ici que, si le propriétaire de la cargaison doit pouvoir solliciter l'émission d'une ordonnance de remise de celle-ci, le propriétaire du navire doit avoir le même droit. Apparemment, cette proposition ne tient pas compte du fait que le propriétaire de la cargaison n'est autorisé à solliciter l'émission d'une ordonnance de remise de la cargaison que lorsqu'il est une tierce partie intéressée. Puisque le propriétaire du navire est la personne à l'encontre de qui on procède à la confiscation, il serait paradoxale de l'autoriser à solliciter une telle ordonnance. S'il est innocent, il faudra en faire la preuve au cours du procès. La chose n'est pas aussi facile qu'elle peut l'être pour un propriétaire de cargaison qui peut prétendre ne pas être propriétaire de celle qui est mise sous séquestre.

Nous prenons ensuite au paragraphe 3 de l'article BI-21. C'est assez intéressant. Prenons le cas d'un navire affrété pour une période déterminée, en supposant qu'il s'agisse bien d'un affrètement, mais je crois que c'est ce qu'il veut dire. Si l'on songe au mazout de soute, il serait alors certainement confisqué puisqu'il serait contenu dans les cales du navire. La question des conteneurs est aussi intéressante: s'ils sont pleins, ils constituent une cargaison, évidemment. S'ils sont vides, ils

[Text]

nothing more is required in answer to this point than the amendment which we have already proposed, which would allow someone to intervene in a case such as this. It would be up to the court to determine if they had a valid case.

Senator Smith (Colchester): The amendment proposed?

Mr. Mahoney: Yes; that was the amendment which we proposed earlier.

Senator Smith (Colchester): To Section BI-21?

Mr. Mahoney: Yes; it is the words included in Section BI-24, which remove the restriction to owner, mortgagee, lien holder or holder of any claim under Canadian Maritime Law, et cetera. In other words, it opens that wide open, so that anyone with an interest may act as an intervenor.

Senator Smith (Colchester): Yes; I thought the reference was to an amendment to this very paragraph.

Mr. Mahoney: So I would think that the proposed amendment would assist in solving this problem, also. It is not the sort of thing, in my opinion, that one should attempt to solve in the legislation, because of the possibility of varying facts. It should be solved by a court and the most we can do is make it possible for such persons to get into a court.

The next question is with respect to section BI-22. Here one must disagree with the comment made by Mr. Barry. Normally, the forfeiture provisions of this code, the same as those in the Canada Shipping Act, are something which are peculiar to the ship. There are offences such as misleading use of the Canadian flag and that sort of thing. They are not offences so much against persons as against the nation, if I may put it that way. They are, I suppose, an affront to the sovereignty of Canada, which is, perhaps, another way of putting it. In those circumstances and the way it has been in the Canada Shipping Act and in other nations for many, many years, it is simple confiscation without more. Here we have at least set up a procedure which will ensure that innocent third parties and others can have their day in court. As I have said on other occasions, the provisions contained in this legislation are substantially more enlightened than those that appear in the Canada Shipping Act and, in my submission, substantially more enlightened than those appearing in any other Canadian statute with regard to seizure and forfeiture.

The next point that he raises is with respect to section BI-24 which, I believe, is already answered by the amendment to which I made reference a few moments earlier which, in my opinion, would clear up the problems which are suggested here.

The third point that he raises: "The good faith acquirer of interests after the cause of forfeiture arose should be protected." I believe that in the sort of amendment that we are suggesting here it is clear that he could make a claim. I am not sure that such a person should be placed in a better position than a person who acquires a ship after the attachment of a

[Traduction]

peuvent être nolisés. Il me semble qu'il suffit pour répondre à cette question d'apporter l'amendement que nous avons déjà proposée, et qui autoriserait quelqu'un à intervenir dans un cas comme celui-ci. Il reviendrait au tribunal de juger si les revendications présentées sont fondées.

Le sénateur Smith (Colchester): L'amendement proposé?

M. Mahoney: Oui. Il s'agit de l'amendement que nous avons proposé plus tôt.

Le sénateur Smith (Colchester): A l'article BI-21?

M. Mahoney: Oui. Ce sont les termes figurant à l'article BI-24 qui font que le propriétaire, le créancier hypothécaire, le détenteur de privilège ou le créancier, en vertu du Droit maritime canadien, ne sont plus les seuls à pouvoir revendiquer un intérêt dans le navire. Autrement dit, il va si loin que toute personne ayant des intérêts dans l'affaire peut intervenir.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui. Je pensais que vous faisiez allusion à un amendement à ce paragraphe même.

M. Mahoney: Je serais donc porté à croire que l'amendement proposé contribuerait à résoudre ce problème. A mon avis, ce n'est pas le genre de question que l'on devrait essayer de résoudre dans le projet de loi, à cause des impondérables. Un tribunal doit en être saisi et tout ce que nous pouvons faire est de permettre à ces personnes d'intenter des poursuites devant un tribunal.

La question suivante porte sur l'article BI-22. On ne peut être d'accord avec la remarque faite par M. Barry. Normalement, les dispositions de confiscation contenues dans ce code, les mêmes que celles de la Loi sur la marine marchande du Canada, portent précisément sur le navire. On y parle d'infractions comme l'usage abusif du drapeau canadien et des choses de ce genre. Il ne s'agit pas de délits commis contre les personnes ni contre l'État, si je puis dire. Il s'agit, je suppose, d'un affront au caractère souverain du Canada, ce qui revient peut-être au même. Dans de telles circonstances et compte tenu de la façon dont les choses se passent aux termes de la Loi sur la marine marchande au Canada et dans d'autres pays depuis de nombreuses années, c'est tout simplement une confiscation. Nous avons au moins établi une procédure qui garantira que les tierces parties et les autres intéressés innocents comparaîtront devant les tribunaux. Comme je l'ai déjà dit en d'autres occasions, les dispositions contenues dans ce texte législatif sont nettement plus éclairées que celles de toute autre loi canadienne traitant de confiscation et de mise sous séquestre.

L'autre question qu'il soulève a trait à l'article BI-24 qui, je crois, a déjà trouvé réponse dans l'amendement auquel je faisais référence il y a quelques instants et qui devrait permettre de résoudre les problèmes qui nous sont soumis.

Il dit ensuite en troisième lieu que celui qui, en toute bonne foi, acquiert des intérêts après l'apparition d'un motif pouvant donner lieu à une confiscation doit être protégé. Je crois que dans l'amendement que nous proposons ici, il est clair qu'il pourrait présenter des revendications. Je ne suis cependant pas convaincu que cette personne doive être plus avantagée que

[Text]

maritime lien, but that is something which could be resolved by the court.

The fourth question that he raises, under section BI-24, I suggest is also answered by the amendment. However, I disagree that it is difficult to see why lien holders should not be in a different possession than other claimants, or should not be under the same onus as other claimants. If it is a true maritime lien, or even in the case of a contractual lien, the ordinary contractual lien for services or stores and that sort of thing, means that the holder of that lien has no day-to-day contact with or control over the ship. He is in a quite different situation than, for example, a mortgagee. Of course, the same is true with respect to a maritime lien, say for collision damage; what control has he over the situation? So they should not be under the same onus as other claimants. The master and crew are in a slightly different category, because in the peculiar sort of circumstances relating to seizure and forfeiture probably the master and crew will be parties to the offence, also, so they should be in a different category.

The next point, No. 5, at the top of page 9 is with respect to the French text.

Point No. 6 is with regard to public notice. There certainly are no such provisions with respect to the present provisions of the Canada Shipping Act or provisions of other acts dealing with forfeiture. I do not think that the Crown should take on that sort of onus of having to give notice. However, in any event, I do not believe it to be necessary, because in any case such as this the attendant publicity is such that one could hardly fail to have notice.

Mr. Barry raises a question with respect to section BI-25 on service. There is a problem here that will be corrected when we deal with the French version. To state it in its simplest terms, Mr. Barry is quite right in saying that half of subclause (a) of the English version is missing. It is missing because the French version is incorrect. The French version goes too far. What happened was that in the earliest version of this legislation, Bill C-126, both the English and French versions read the same. As a result of the meetings we had with the committee, we came to the conclusion that it went too far. It brought us into conflict with the rules of the Federal Court, which do not allow the leaving of a copy of the document at the latest known address of a defendant. In order not to be in conflict, we took those words out of the English version, but somehow they were not taken out of the French version. There will be an amendment introduced, dealing with the French version, relating to those words.

The next point is in relation to section BI-25. Point No. 2 in Mr. Barry's brief raises questions relating to the maximum fines and prison terms. It should be pointed out that under section 115 of the Criminal Code, contravention of a statute is an indictable offence, with a two-year sentence. In many cases we have made it a less onerous offence of a summary conviction nature. It is not so that we have in every case made the

[Traduction]

celle qui acquiert un navire après la concession d'un privilège maritime; mais je crois que cette question pourrait être tranchée par le tribunal.

La quatrième question qu'il soulève, celle qui a trait à l'article BI-24, trouve aussi, à mon avis, sa réponse dans l'amendement proposé. Toutefois, je ne suis pas d'accord pour dire qu'il est difficile de comprendre pourquoi les détenteurs de privilèges ne doivent pas être distingués des autres, ou ne pas avoir comme eux à fournir des preuves. Il s'agit d'un privilège maritime véritable et dans le cas d'un privilège contractuel pour des services, fournitures, ou autres choses du genre, cela signifie que le détenteur de privilège n'a pas de contact quotidien avec le navire et donc aucun contrôle sur lui. Sa situation est très différente, par exemple, de celle d'un créancier hypothécaire. Bien sûr, la même chose s'applique à un privilège maritime, disons pour les dommages occasionnés par l'abordage; quel contrôle a-t-il sur la situation? Ils ne doivent donc pas avoir le même fardeau que les autres requérants. Le capitaine et son équipage appartiennent à une catégorie légèrement différente puisque dans les circonstances spéciales de saisie et de confiscation, ils seront probablement parties à l'infraction et doivent donc être classés dans une catégorie différente.

Le point n° 5, au haut de la page 9, se rapporte au texte français.

Le point n° 6 concerne les avis publics. Il n'existe sûrement pas de dispositions semblables concernant la confiscation dans la Loi sur la marine marchande du Canada ou dans d'autres lois. Je crois que la Couronne ne doit pas assumer le fardeau d'un tel avis. Cependant, je ne crois pas que cela soit nécessaire parce que dans un cas tel que celui-ci la publicité qui en découle constitue un avis suffisant.

Monsieur Barry a posé une question concernant l'article BI-25 du bill concernant le mode de signification. Il existe ici une difficulté que nous corrigerons lorsque nous étudierons la version française. Essentiellement, M. Barry a raison de dire que la moitié de l'alinéa a) de la version anglaise a été omise. Elle l'a été parce que la version française est incorrecte. Cette dernière va trop loin. Ce qui s'est produit, c'est que la première version de cette loi, le bill C-126, a été lue dans ses deux versions, anglaise et française, en même temps. À la suite des réunions que nous avons eues avec le Comité, nous en avons conclu que nous étions allés trop loin. Cela nous a mis en conflit avec les règles de la Cour fédérale qui ne permet pas de laisser un exemplaire du document à la dernière adresse connue du défendeur. Pour corriger cela, nous avons supprimé des mots dans la version anglaise mais ils ne l'ont pas été dans la version française. Nous présenterons un amendement portant sur la version française et plus précisément sur ces mots.

Le prochain point porte sur l'article BI-25 du bill. Le point n° 2 du mémoire de M. Barry soulève des questions concernant l'amende et la peine d'emprisonnement maximales. Il convient de souligner qu'en vertu de l'article 115 du Code criminel, le fait de contrevenir à une loi est un acte criminel passible d'une sentence d'emprisonnement de 2 ans. Dans de nombreux cas, nous avons réduit l'infraction à une condamnation par la

[Text]

penalty more severe. In connection with this it should be noted that penalties are becoming more severe in the light of the sophistication of offences nowadays. In the provisions, for example, in Part XX of the Canada Shipping Act, this sort of penalty is becoming more serious, and perhaps the question might be answered by saying that possibly the penalties which are set up under the Criminal Code are the ones that need looking at.

We feel that the penalties which are provided are reasonable ones, and we would not propose any changes in them.

The next point dealt with by Mr. Barry was in relation to section BI-39. We dealt with this question in relation to Mr. Langlois' brief. As you will recall, our position, basically, is that this section only goes to the admissibility of the evidence and not to its credibility.

The Chairman: If I might interrupt you, Mr. Mahoney, it is now 12.30. If honourable senators are in agreement, I now propose that we adjourn until 2.30 p.m.

The committee adjourned until 2.30 p.m.

The committee resumed at 2.30 p.m.

The Chairman: Honourable senators, this afternoon Mr. Mahoney will continue his discussion and explanation of the various points concerning Bill C-41, after which I will call upon Mr. Geoffrion and Mr. Kerby to speak on the French language aspects of the matter.

Incidentally, the Canadian Bar Association, through Mr. Stone, has suggested it might want to make representations after it has had a chance to look at today's proceedings. If the Bar is satisfied with the proposed amendments it may decide not to appear, but, quite frankly, I do not intend to hold up or continue this matter any longer than necessary.

Mr. Mahoney, would you continue, please?

Mr. Mahoney: Honourable senators, when we adjourned this morning I was dealing with the comments of the Dominion Marine Association with respect to section BII-4(1)(b). The DMA has submitted that the words "in the exercise of a belligerent right" are a hangover from the present act. That is partly true. The DMA has further submitted that whether the intending captor has declared war or not, or even whether it is a government ship or not, should be irrelevant. These clauses which use the phrase "in the exercise of a belligerent right" are clauses which were discussed in great detail with officials of the Department of External Affairs. The problem which exists in the current sections of the Canada Shipping Act dealing with this matter is that it is conceivable that it could be a defence to this sort of action that the ship was trying to escape capture from a Canadian government vessel. So it is relevant whether war has been declared. It is relevant that the words "in the exercise of a belligerent right" should be used.

[Traduction]

procédure sommaire. Ce n'est pas vrai que nous avons, dans tous les cas, rendu la peine plus sévère. De fait, il convient de souligner que les peines deviennent plus sévères compte tenu de la nature des infractions perpétrées de nos jours. Par exemple, dans les dispositions de la Partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada, ce genre de peine devient plus rigoureux, et peut-être qu'on peut répondre à la question en disant que les peines fixées en vertu du Code criminel sont celles qui doivent être examinées.

Nous croyons que les peines prévues sont raisonnables et nous ne proposons aucun changement.

Le prochain point soulevé par M. Barry portait sur l'article BI-39. Nous en avons parlé lorsque nous avons étudié le mémoire de M. Langlois. Vous vous souviendrez que nous avons décidé que cet article porte seulement sur l'admissibilité de la preuve et non pas sur sa crédibilité.

Le président: Si vous me permettez d'interrompre, M. Mahoney, il est maintenant 12 h 30. Si les honorables sénateurs sont d'accord, je proposerais de suspendre les travaux jusqu'à 14 h. 30.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 hh 30.

Le Comité reprend ses travaux à 14 : 30.

Le président: Honorables sénateurs, M. Mahoney poursuivra cet après-midi son explication des divers aspects du projet de loi C-41, et je demanderai ensuite à MM. Geoffrion et M. Kerby de traiter des aspects linguistiques de la version française.

Au fait, M. Stone, au nom de l'association du Barreau canadien, a déclaré que cette dernière aimerait peut-être présenter des mémoires après qu'elle aura eu la possibilité de consulter le procès verbal d'aujourd'hui. Si le barreau est satisfait des amendements proposés, il décidera peut-être de ne pas comparaître, mais bien franchement, je n'ai pas l'intention de retarder ou de poursuivre cette question plus longtemps que nécessaire.

Monsieur Mahoney, auriez-vous l'obligeance de poursuivre?

M. Mahoney: Honorables sénateurs, lorsque nous avons ajourné ce matin, je parlais des commentaires de la *Dominion Marine Association* sur l'article BII-4 (1) b). Cet organisme a déclaré que les mots «exerçant un droit de belligérance» sont un reste de la présente loi. C'est vrai en partie. Selon l'association, que le navire ayant l'intention d'opérer une capture ait déclaré la guerre ou non, ou bien qu'il s'agisse ou non d'un navire gouvernemental est absolument sans aucun intérêt. Les dispositions où l'on retrouve l'expression «exerçant un droit de belligérance» ont été étudiées de façon détaillée par les fonctionnaires du ministère des Affaires extérieures. Le problème soulevé par les articles de l'actuelle loi sur la marine marchande du Canada traitant de cette question est qu'il est concevable qu'un navire agisse ainsi pour se défendre, c'est-à-dire pour tenter d'éviter d'être capturé par un navire gouvernemental canadien. Il est donc pertinent de savoir si l'état de guerre a été déclaré. Il est pertinent d'utiliser les mots «exer-

[Text]

We certainly cannot require that ships not use Canadian identity and then allow them to use as a defence that they were escaping from a Canadian warship. So we really have to reject that suggestion.

The next point raised was with respect to section BII-4(3). Here again there seems to be some misunderstanding of the provisions and how far they may go. There must, of course, be regulations under this legislation. It has always been the intention to cover by regulation matters such as the right to fly house flags, the right to paint funnel marks and that sort of thing. They can quite easily be covered by the regulations and it always has been the intention to do so. This simply will not cause a problem in the legislation. At the same time, what we are trying to do, and have been trying to do here, is to streamline a large piece of legislation. Where we do not have to put in that kind of detail, we have just not done so.

The next point raised is with respect to section BII-7, dealing with the certificate of registration. We have considered this matter seriously since the point was raised. It is true that the reference in the Canada Shipping Act now does not mention "Canadian." However, it is our feeling that from the context of section 24 of the Canada Shipping Act it was the intention to apply that rule to ships of British registry in Canada. We do not feel that we should be legislating in this area with respect to what foreign ships may or may not do with respect to their certificate of registry, so we feel that that deletion should not be made.

The next point that has been raised is with respect to BII-8, the application for certification. In this case the comment was that the word "wilfully" should be added to make it clear that this is not a strict liability offence. The application may have been made long before the master was appointed and may include details of devolution of the previous owner's estate, for example, wholly outside the personal knowledge of a buyer.

It is quite true that this clause is perhaps not as clear as it might be. However, we have suggested that the word "wilfully" would not be the right word to use here, because someone could be wilfully using the certificate of registration without knowing that there was something wrong in the background. Therefore, we are proposing an amendment here which would correct this problem but would correct it by using words other than "wilfully."

I have an amendment here, and the easiest way to describe it would simply be to read the clause as it would be amended. It would read as follows:

The master or owner of a ship who,

- (a) in the case of a Canadian ship, uses or attempts to use, for purposes related to the navigation of the ship, a certificate of registration that he knows—

The new words are "he knows".

—that he knows was not issued in respect of the ship or that he knows was so issued on the basis of false information in the application therefor, . . .

[Traduction]

quant un droit de belligérance». Nous ne pouvons certainement pas interdire aux navires d'aborder le pavillon national du Canada et leur permettre ensuite de se justifier en disant qu'ils voulaient éviter d'être capturés par un navire de guerre canadien. Nous devons donc rejeter cette proposition.

L'autre question soulevée portait sur le paragraphe BII-4 (3). A nouveau, il semble y avoir ici une certaine incompréhension des dispositions et de leur portée. Naturellement, il y aura des règlements en vertu de cette loi. On a toujours eu l'intention d'assujettir à un règlement des questions comme le droit d'aborder le pavillon national, le droit de peindre les cheminées, etc. On peut très bien traiter de ces aspects dans le cadre d'un règlement, et on a toujours eu l'intention de le faire. Cela n'est vraiment pas un problème. En même temps, ce que nous tentons et avons tenté de faire, c'est de simplifier une loi importante. Lorsqu'il n'était pas nécessaire d'inclure ce genre de détail, nous ne l'avons simplement pas fait.

L'autre question soulevée porte sur l'article BII-7, traitant du certificat d'immatriculation. Puisque la question a été posée, nous l'avons étudié très sérieusement. Il est vrai que le texte de la Loi sur la marine marchande du Canada cité ne mentionne pas le mot «canadien». Toutefois, nous estimons que d'après le contexte de l'article 24 de la Loi sur la marine marchande du Canada, l'intention était d'appliquer cette loi aux navires d'immatriculation britannique au Canada. Nous croyons que, dans ce domaine, nous ne devrions pas légiférer sur ce que les navires étrangers peuvent ou ne peuvent pas faire concernant leur certificat d'immatriculation, de sorte que nous estimons que ce mot ne devrait pas être supprimé.

L'autre question portait sur l'article BII-8, c'est-à-dire la demande de certificat. On a déclaré à cet égard que le mot «délibérément» devrait être ajouté pour qu'il soit clair qu'il ne s'agit pas d'une infraction au sens propre du terme. La demande a pu être faite bien avant la nomination du capitaine et peut inclure des détails sur la dévolution des biens du propriétaire précédent, détails que pourrait par exemple ignorer totalement l'acheteur.

Il est très vrai que cet article n'est peut-être pas aussi clair qu'il pourrait l'être. Toutefois, nous avons déclaré que ce n'est pas le mot «délibérément» qu'il conviendrait d'utiliser ici, parce que quelqu'un pourrait fort bien utiliser délibérément le certificat d'immatriculation, tout en ignorant qu'il y a quelque chose de douteux au départ. Par conséquent, nous proposons ici un amendement qui résoudrait ce problème, mais sans recourir au mot «délibérément».

J'ai ici un amendement, et la façon la plus facile de procéder serait tout simplement de lire l'article amendé. Il dirait ce qui suit:

Le capitaine ou le propriétaire d'un navire qui,

- a) dans le cas d'un navire canadien, utilise ou tente d'utiliser, à des fins se rattachant à la navigation du navire, un certificat d'immatriculation dont il sait qu'il . . .

Les mots nouveaux sont «dont il sait».

. . . dont il sait qu'il n'a pas été délivré en ce qui concerne ce navire ou dont il sait qu'il a été ainsi délivré sur la foi

[Text]

The effect of this is the same as the purpose that Mr. Barry was attempting to accomplish without using the word "wilfully", and the same sort of change will be made in paragraph (b) so that it would read:

... for purposes related to the navigation of the ship in Canadian waters, a certificate of registration or similar document that he knows was not issued in respect of the ship...

And we have an amendment prepared which would accomplish that purpose.

Senator Smith (Colchester): Would that amendment extend to covering the words "he knows" in line 24?

Mr. Mahoney: Yes, it would. In other words it would read:

... in which the ship should be registered or otherwise documented or that *he knows* is not valid and in force under the law of that state,

Senator Greene: Mr. Mahoney, quite apart from the specifics of your recommendation, I am somewhat troubled by the general *modus operandi* and the fact that at this late stage, when the convicted man is walking up the 13 steps to the gallows, we are suggesting clemency. Taking into account all the steps that this bill has been through, it seems to me that at this late juncture, when we are faced with time strictures vis-à-vis the prorogation of Parliament et cetera, this is the worst possible way to deal with legislation. Is there some particular reason why in this particular case we are faced with what appears on the surface to be a rather inefficient way of doing things? Why is it that these amendments, with all the travails of this bill, are coming up at this late stage?

M. Mahoney: Well, Mr. Chairman, if I may answer that question, as I said this morning there have been a great number of criticisms made in the two briefs concerning this bill. Our view is that there are no problems in the bill that the government could not live with. There has been a great deal of consultation with respect to this bill, and where people may not be particularly in accord with the policy in some cases, there has been, nevertheless, a great deal of consultation as to the manner in which the drafting of the legislation has been done. At the same time, we recognize that this is an extremely complex bill, and it is obvious, with respect to both these briefs, that there have been some misunderstandings. I think that is only natural in a bill of this complexity. With respect to such matters as it will be beneficial to clear up, then we should use this opportunity to clear them up now.

In most cases we feel that these are purely technical amendments, that they are not substantive, but if they do help to clarify the bill, we are quite willing to propose amendments with respect to them, and therefore, out of the total of 108 points that have been raised by these two briefs, we are proposing 10 amendments which we think will assist and

[Traduction]

de faux renseignements donnés dans la demande présentée à cet effet, ...

Cette formulation a le même résultat que celui visé par M. Barry, mais n'utilise pas le mot «délibérément»; on effectuera le même type de changement à l'alinéa b), pour dire ce qui suit:

... à des fins se rattachant à la navigation du navire dans les eaux canadiennes, un certificat d'immatriculation ou un document analogue *dont il sait* qu'il n'a pas été délivré en ce qui concerne ce navire ...

et nous avons rédigé un amendement à cette fin.

Le sénateur Smith (Colchester): Cet amendement comprendrait-il aussi l'addition des mots «dont il sait», à la ligne 27?

M. Mahoney: Oui. Autrement dit, l'alinéa dirait ce qui suit:

... dans lequel le navire devrait être immatriculé ou autrement inscrit, ou *dont il sait* qu'il n'est ni valide ni en vigueur en vertu du droit de cet État,

Le sénateur Greene: Monsieur Mahoney, mis à part votre recommandation en elle-même, je suis quelque peu étonné des modalités générales d'application et du fait qu'on propose des changements à un stade aussi avancé, c'est un peu comme demander clémence lorsque le condamné se rend à l'échafaud. Étant donné les nombreuses étapes par lesquelles le présent projet de loi est passé, il me semble qu'au stade où nous en sommes, et lorsque nous sommes limités par le temps, puisque le Parlement doit suspendre ses travaux etc, ce soit là la pire façon de traiter d'une loi. Y a-t-il une raison particulière pour laquelle nous devons, dans ce cas précis, nous retrouver devant ce qui me semble être au premier abord une façon plutôt inefficace de procéder? Pourquoi ces amendements, après toutes les difficiles étapes par lesquelles le projet de loi a dû passer, arrivent-ils aussi tard?

M. Mahoney: Eh bien, Monsieur le président, si je puis me permettre de répondre à cette question, je soulignerai, comme je l'ai fait ce matin, que les deux mémoires portant sur le présent projet de loi comprenaient de nombreuses critiques. Nous estimons, quant à nous, que le projet de loi ne comporte aucun problème que le gouvernement ne puisse accepter. Ce projet de loi a fait l'objet de beaucoup de consultation, et même si les gens ne sont peut-être pas entièrement d'accord avec la politique qu'il préconise dans certains cas, il y a toutefois eu beaucoup de consultation quant à la façon de le rédiger. Nous reconnaissons aussi qu'il s'agit là d'un projet de loi extrêmement complexe et qu'il est manifeste, de par les deux mémoires présentés, qu'on ne l'a pas toujours très bien compris. Je crois que cela n'est que naturel pour un projet de loi aussi complexe. Comme il serait utile d'éclaircir les aspects qui ont été mal compris, j'estime que nous devons profiter de l'occasion qui nous est donnée de les éclaircir dès maintenant.

Nous estimons que, dans la plupart des cas, il s'agit d'amendements d'ordre purement technique qui ne portent pas sur le fond, mais s'ils aident vraiment à éclaircir le projet de loi, nous acceptons volontiers de les appuyer et, en nous fondant sur les 108 questions soulevées dans les deux mémoires, nous proposons 10 amendements qui nous semblent utiles et qui vont dans

[Text]

which will respond to the complaints that have been made. Even at this late stage I think that is a fair enough response. We are not trying to stonewall the legislation. We are simply trying to do the best job we can with it. Where a change has been suggested that we think would be a change in substance, we are defending it, and we are saying what our position is and that we do not propose to make a change. Where we see that a change will be helpful, then that is what we are prepared to do and we feel that that is a reasonable approach to the subject.

Senator Greene: So your answer really is that because some of these interveners came in so late there was no way of avoiding it. I wonder sometimes if Justice understands the parliamentary process. If we send back the amendments for further processing in the Commons they will die on the order paper with prorogation, and we will have to start the bill all over again.

Mr. Mahoney: No, senator. We hope we are being very careful not to do that. That is why I stress that the amendments we are proposing here, to meet the criticisms of the bill, in our opinion are all very technical amendments; they are not substantive amendments. We are extremely conscious of the fact that there is very little time left to get this bill through. We are also conscious of the fact that the other house has given every evidence that it wants to pass this bill as quickly as possible. We are also very conscious of the fact that this is the third time that this bill has been produced. We are also conscious of the fact that many, many people, including the people intervening today, have had opportunities for years to raise these points, and we are bending over backwards to try to meet their criticisms by making some minor changes, which we feel will be an improvement to the bill but which will not hold it up. We do not misunderstand the parliamentary function. We do understand that if this bill goes back to the Commons with some purely technical amendments, then those amendments can be accepted by the house without further debate and the bill can be passed.

Senator Greene: If the house is sitting.

Mr. Mahoney: Yes, if the house is sitting, and the conclusion from that is that we must work very quickly. There is a very, very limited, amount of time.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I think we should repeal the false impression that we are here only for a few days. We are going to recess probably at the end of this week, but we are coming back in August and we are coming back in September, and this session, as far as I know, as Deputy Leader of the Government, will last until some time in October.

The Chairman: It will only be adjourned now.

[Traduction]

le sens des critiques formulées. Même à un stade aussi avancé, je crois qu'il s'agit ici d'une mesure juste. Nous ne tentons pas de faire de l'obstruction, nous essayons simplement de traiter de la loi du mieux que nous pouvons. Lorsqu'un changement proposé nous semble être une modification de fond, nous le défendons; nous précisons notre position et disons que nous n'avons pas l'intention d'apporter de changements. Lorsque nous croyons qu'un changement sera utile, alors voilà ce que nous sommes prêts à faire, et nous estimons qu'il s'agit d'une façon raisonnable de procéder.

Le sénateur Greene: Vous dites donc que certains des intervenants se sont prononcés si tard que la situation actuelle ne pouvait être évitée. Je me demande parfois si la Justice comprend le processus parlementaire. Si nous renvoyons les amendements à la Chambre des Communes pour qu'ils y soient étudiés à nouveau, ils mourront sur les tablettes, puisque la Chambre doit ajourner ses travaux, et nous devons reprendre l'étude du bill depuis le début.

M. Mahoney: Non, sénateur. Nous croyons être assez prudents pour ne pas agir ainsi. Voilà pourquoi j'ai souligné que les amendements que nous proposons ici, pour satisfaire les critiques qui ont été formulées à l'égard du projet de loi, sont tous, nous semble-t-il, d'ordre très technique; ils ne portent pas sur le fond. Nous nous rendons très bien compte qu'il ne reste que très peu de temps pour adopter ce projet de loi. Nous sommes aussi conscients du fait que l'autre Chambre a fait comprendre très clairement qu'elle voulait adopter le projet de loi le plus tôt possible. Nous nous rendons aussi compte du fait que c'est la troisième fois que le présent projet de loi est présenté. Nous sommes aussi conscients du fait qu'un très grand nombre de personnes, y compris celles qui se sont prononcées aujourd'hui, ont eu la possibilité, depuis des années, de soulever ces aspects, et nous devons vraiment faire tout ce que nous pouvons pour satisfaire leurs critiques, en apportant les changements mineurs qui nous semblent améliorer le projet de loi, sans en retarder l'adoption. Nous ne nous méprenons pas sur la fonction du Parlement. Nous savons très bien que si le projet de loi retourne à la Chambre des communes avec certains amendements purement techniques, que ces amendements peuvent y être acceptés sans discussion, et que le projet de loi peut être adopté.

Le sénateur Greene: Si la Chambre siège.

M. Mahoney: Oui, si la Chambre siège, et nous devons conclure par là que nous devons travailler très rapidement. Il ne nous reste que très très peu de temps.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je crois que nous devrions nous débarrasser de cette fausse impression selon laquelle nous ne sommes ici que pour quelques jours. Nous allons probablement ajourner à la fin de la semaine, mais nous revenons en août et en septembre, et pour autant que je sache, en ma qualité de leader suppléant, du gouvernement au Sénat, la présente session se poursuivra jusqu'en octobre.

Le président: Mais la Chambre doit ajourner ses travaux sous peu.

[Text]

Senator Langlois: Yes, it will be adjourned until some time in September.

The Chairman: And then it will be prorogued before the Speech from the Throne, so there is plenty of time. It will muck up our holidays, but that does not matter.

Mr. Mahoney: One final word, Mr. Chairman, on that subject. With respect, I do not think that there is the luxury available to us of saying that there is plenty of time, because certainly in my experience on the periphery of Parliament for many years—and I know that your experience, gentlemen, is much more substantial—I have never yet seen the house deal with a matter such as this in the short period after it comes back. I suggest very strongly to you that if the matter is not dealt with before the house rises, we will have lost the bill.

Senator Greene: on a broader plane, if the departments themselves, quite apart from Justice, should not recommend to the government rules whereby interveners must be injected at some early stage in the bill, so that we do not run into this situation— if this was because there were late interveners, perhaps we should have a ruling that all interveners have to be in within X number of days of first reading.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, I did not know that we were going to get into this kind of argument at this stage—

The Chairman: Neither did I.

Senator Smith (Colchester): But if we are, we might as well do it. I do not think it is at all fair to complain that the interveners were late. They took the first opportunity they could to come before this committee, as I understand it. I have not got the date when the bill received second reading in the Senate, but it was not so long ago. I see that it was finally passed by the House of Commons on May 6, 1977, and I would hesitate to accept any argument that this committee should only accept interveners who have been through the mill before and that we should not hear any new representations.

As a matter of fact, as will be evident, I think, from what Mr. Mahoney has said before, and from what the people represented by counsel said when they appeared before us, they were not consulted about the bill, they were not notified about it in the sense of this particular edition of it. There is no doubt they had opportunities in previous editions—and we all know there were many of them. I really do not think it is right or fair to complain, in the circumstances, that these people are late coming in; and even if they were late, if they are right, should we not hear them and try to give effect to the rightness of their arguments, if they should be right?

[Traduction]

Le sénateur Langlois: Oui, jusqu'en septembre.

Le président: Et la session sera ensuite prorogée avant le discours du Trône, de sorte que nous disposons d'amplement de temps. Cela perturbera nos vacances, mais peu importe.

M. Mahoney: Monsieur le président, j'aimerais faire un dernier commentaire à ce sujet. Avec tout le respect que je vous dois, permettez-moi de souligner que je ne crois pas qu'on puisse se permettre de dire que nous disposons d'amplement de temps, parce que, d'après l'expérience que j'ai eue pour avoir fréquenté le milieu parlementaire depuis de nombreuses années—et je sais que votre expérience est encore plus considérable—je n'ai jamais vu la Chambre traiter d'une question comme celle-ci au cours de la courte période de temps dont elle dispose lorsqu'elle revient. Je tiens à vous souligner fortement que si on ne traite pas de cette question avant que la Chambre n'ajourne ses travaux, nous aurons perdu ce projet de loi.

Le sénateur Greene: A un niveau plus général, je dirais que si les ministères eux-mêmes, indépendamment du ministère de la Justice, ne recommandent pas au gouvernement de règles obligeant les intervenants à se prononcer dès que le projet de loi est mis à l'étude pour que nous ne nous retrouvions pas en pareille situation—si les intervenants sont bien la cause de cette situation—peut-être devrions-nous avoir un règlement prévoyant que tous les intervenants doivent se présenter tant de jours avant la première lecture.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, j'ignorais que nous allions nous engager dans ce type de discussion au stade actuel.

Le président: Moi aussi.

Le sénateur Smith (Colchester): Mais puisque nous y sommes, autant discuter. Je ne crois pas qu'il soit juste de dire que les intervenants se sont prononcés trop tard. Il me semble qu'ils ont profité de la première occasion qu'ils ont eue pour comparaître devant ce Comité. Je ne sais pas à quelle date le projet de loi a été lu en seconde lecture au Sénat, mais cela ne fait pas si longtemps. Je sais qu'il a finalement été adopté par la Chambre des communes le 6 mai 1977, et j'hésiterais à accepter une proposition selon laquelle le présent Comité ne devrait accepter que les intervenants qui se sont déjà prononcés, et que nous devrions refuser d'en entendre de nouveaux.

En fait, comme cela deviendra évident, me semble-t-il, d'après ce qu'a dit auparavant M. Mahoney, et d'après ce que les avocats de certains intervenants ont déclaré lorsqu'ils ont comparu devant nous, ces derniers n'ont pas été consultés au sujet du projet de loi, et n'ont pas été avisés de la parution de la présente version. Il ne fait aucun doute qu'ils ont eu la possibilité de se prononcer sur les versions précédentes, et nous savons tous qu'un grand nombre l'ont fait. Je crois qu'il n'est ni fondé ni juste de se plaindre, dans les circonstances, du fait que ces personnes se sont présentées trop tard; et même si c'était le cas, si elles ont raison, ne devrait-on pas les entendre et tenter de faire appliquer les aspects pertinents de leurs arguments?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I might add to that, that is precisely why amendments are being offered. We are doing our best to respond in what is quite a difficult situation. I can enjoy the luxury of agreeing with Senator Greene on the point he has just made, because, as you know I am no longer with the Department of Justice and there is no way that I have to bring that recommendation back to them.

The Chairman: Proceed, Mr. Mahoney.

Senator Denis: Is the government aware of the proposed amendments?

Mr. Mahoney: The Minister of Transport is aware of the proposed amendments, sir.

Senator Denis: But not the Opposition?

Mr. Mahoney: Well, there is really no way that these proposed amendments could be discussed with the opposition parties while the matter is in the Senate.

Senator Denis: How could you say, then, that we could pass these, if the opposition is not aware of the proposed amendments?

Mr. Mahoney: I am only saying, sir, that our argument is that these are purely technical amendments, and it is therefore possible to get unanimous consent. But, if course, the opposition parties would have to agree that they are technical amendments. That is why we are trying to be very careful to keep them on that basis.

The Chairman: Please proceed, Mr. Mahoney.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I do not think we should be concerned with this. We are here to do a job and we should do it the way we want it to be done. We have no lesson to learn from anyone in this respect.

The Chairman: That is correct. Again, please proceed, Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: That brings us to BII-12. There are a fairly large number of matters raised with respect to this. I must confess to some surprise, on reading Mr. Barry's brief with respect to section BII-12, because again it seems to me that there is a substantial misunderstanding, and if there is that misunderstanding then it can arise with other people and it must be corrected.

The comments that have been made can perhaps best be summarized in the statement on page 13 of Mr. Barry's brief, to the effect that the bill has abolished the registry of title and replaced it with a registry of deeds, the effect of which is to require a search back to a good root of title.

That is certainly not the intention of these provisions, and no one else who has dealt with the matter has raised it in that way. But, as I said before, that does not mean that someone else will not raise it in that manner. We have therefore taken an extremely close look at it to see what can be done to ensure that the real meaning of these sections does come through without any problem.

Mr. Barry's interpretation appears to result from the fact that in setting up the sections dealing with registration we removed sections 73 and 74 of the Canada Shipping Act.

M. Mahoney: Monsieur le président, si je puis me permettre d'ajouter à ce que vous venez de dire, je dirais que c'est précisément là la raison d'être des amendements. Nous faisons notre possible pour satisfaire les intervenants, dans une situation assez difficile. Je peux me permettre d'être d'accord avec le sénateur Greene sur le point qu'il vient de soulever car, comme vous le savez, je ne travaille plus au ministère de la Justice et je n'ai plus à soumettre à nouveau cette recommandation au ministère.

Le président: Poursuivez, monsieur Mahoney.

Le sénateur Denis: Le gouvernement connaît-il les modifications proposées?

M. Mahoney: Le ministère des Transports en a pris connaissance, monsieur.

Le sénateur Denis: Mais pas l'opposition?

M. Mahoney: Il est impossible que les partis d'opposition discutent des modifications proposées pendant que le Sénat se penche sur la question.

Le sénateur Denis: Alors, comment pouvez-vous dire que nous pourrions adopter ces modifications, si l'opposition n'en a pas pris connaissance?

M. Mahoney: Je veux simplement souligner, monsieur, qu'à notre avis, ces modifications sont purement techniques et qu'il est par conséquent possible d'obtenir un consentement unanime. Évidemment, il faut que les partis d'opposition reconnaissent qu'il s'agit de modifications techniques. C'est pourquoi nous veillons à ce qu'elles le demeurent.

Le président: Veuillez poursuivre, monsieur Mahoney.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je ne crois pas que cette question doive nous préoccuper. Nous sommes ici pour remplir des fonctions précises et nous devrions faire notre travail au meilleur de notre connaissance. Nous n'avons pas à écouter les conseils de quiconque dans ce domaine.

Le président: C'est exact. À nouveau, monsieur Mahoney, veuillez poursuivre.

M. Mahoney: Ceci nous amène à l'article BII-12 qui suscite plusieurs questions. Je dois avouer que j'ai été assez surpris de lire les commentaires de M. Barry sur l'article BII-12, car il me semble qu'il y a eu grave mésentente; s'il en est vraiment ainsi, d'autres peuvent commettre la même erreur et il faut éclaircir cette question.

On peut peut-être résumer les observations faites en page 13 du mémoire de M. Barry et voulant que le projet de loi ait aboli l'enregistrement des titres pour leur substituer celui des actes, des faits, ce qui a pour effet d'exiger des recherches approfondies pour établir des titres libres de toute servitude.

Ce n'est certainement pas là l'intention du législateur et aucun de ceux qui ont traité cette question ne l'a interprétée ainsi. Ce qui ne veut pas dire, je le répète, que quelqu'un d'autre ne retiendra pas cette interprétation. Nous avons donc étudié la question de très près pour déterminer les mesures qui pourraient être prises pour que la signification véritable de ces dispositions soit claire pour tout le monde.

L'interprétation de M. Barry semble découler de ce que, en rédigeant les articles concernant l'immatriculation, nous ayons éliminé les articles 73 et 74 de la Loi sur la marine marchande

[Text]

Those sections were repealed because of their reference to trustees.

As you know, the matter of trustee is handled in quite a different way in this bill from the way it was in the Canada Shipping Act. In the Canada Shipping Act, if a trustee was involved he was registered as the owner of the ship. Under these registry provisions the trustee is registered as a trustee.

That seems to have created a problem, because sections 73 and 74 were deleted because of their reference to the trustee. In order to ensure that the registry provisions cannot be wrongly interpreted, we propose to reinstate parts of those sections. We do not believe that they are essential to a proper interpretation, but we do agree that if parts of them are there, then they cannot be misinterpreted.

As a result of that situation, we would introduce two amendments, one dealing with the old section 73 and the other with the old section 74, where they would not be placed side by side in the legislation.

The first one would be an amendment to section BII-12, on page 50 of the bill. That would introduce a new subsection, subsection (3), which would contain some of the provisions formerly found in section 74. The amendment would read as follows:

That Bill C-41 be amended by adding immediately after line 15 on page 50 thereof the following: "Subsection (3). Interest arising under contract or other equitable interest may be enforced by or against owners and mortgagees of ships in respect of their interest therein in the same manner as in respect of any other personal property.

This is using words which come directly from section 74, and using them only to the extent necessary to make the point, which has already been made in the bill, that ships are personal property and are to be dealt with as such.

The second amendment which would be introduced—and this one incorporates provisions which were formerly in section 73—would be added to the bill on page 67, and would be an amendment to section BII-54. The effect of this would be to introduce a new subclause, and would change the numbering so that what is now the complete clause would become subclause (1), and there would be a new subclause (2), which would read as follows:

(2) Subject to any rights and powers appearing from the records in the registry to be vested in any other person, the registered owner of a Canadian ship, or any part interest therein, has power absolutely to dispose of the ship or interest in the manner provided in this code, and to give effectual receipts for any moneys paid or advanced by way of consideration.

As I say, it was our feeling that these were inherent in the legislation, but if they help to avoid future difficulties, then we think this is an appropriate change to make.

[Traduction]

du Canada. Ces articles ont été supprimés, parce qu'ils se rapportaient aux fiduciaires.

Comme vous le savez, le présent projet de loi ne traite pas des fiduciaires de la même façon que la Loi sur la marine marchande du Canada. En vertu de cette loi, lorsqu'il était question d'un fiduciaire, ce dernier était enregistré comme propriétaire du navire. En vertu des présentes dispositions sur l'enregistrement, le fiduciaire est enregistré à titre de fiduciaire.

Cela semble avoir créé un problème, car les articles 73 et 74 ont été supprimés, parce qu'ils se rapportaient aux fiduciaires. Pour s'assurer que les dispositions concernant l'enregistrement seront bien interprétées, nous proposons de conserver des parties de ces articles. Nous ne croyons pas que ces parties soient essentielles à une interprétation correcte, mais si certaines d'entre elles figurent dans la loi, elles ne pourront pas être interprétées faussement.

Dans ces conditions, nous proposons deux modifications: l'une concernant l'ancien article 73 et l'autre, l'ancien article 74; les deux ne seraient pas placées l'une à la suite de l'autre dans la loi.

Nous apporterions d'abord une modification à l'article BII-12, à la page 50 du projet de loi. Nous ajouterions ainsi un nouveau paragraphe (3) qui contiendrait certaines dispositions de l'ancien article 74. La modification se lirait comme suit:

Que le Bill C-41 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 16, page 50, ce qui suit: «Paragraphe (3). La présente loi a pour objet de permettre l'exercice des droits nés d'un contrat ou autres intérêts en *equity* par ou contre les propriétaires et les créanciers hypothécaires de navires à l'égard de leur intérêt dans ledit navire, de la même manière qu'à l'égard de tous autres biens personnels.»

Nous tirons cette modification directement de l'article 74 et nous l'utilisons pour préciser, comme l'a déjà fait le projet de loi, que les navires constituent une propriété personnelle et doivent être considérés comme telle.

La deuxième modification, qui ajouterait des dispositions déjà contenues dans l'article 73, serait apportée à la page 67 du projet de loi et modifierait l'article BII-54. En ajoutant un nouveau paragraphe, on modifierait le numérotage et l'article actuel en entier deviendrait le paragraphe (1), auquel on ajouterait un nouveau paragraphe (2), qui se lirait comme suit:

(2) Sous réserve de tous droits et pouvoirs qui, d'après le registre, sont dévolus à une autre personne, le propriétaire enregistré d'un navire canadien, ou de tout intérêt dans un navire, a le pouvoir absolu de disposer, de la manière prévue par le présent Code, du navire ou de l'intérêt, ainsi que de donner des quittances valables de toute somme payée ou avancée à titre de cause ou considération.

Comme je l'ai déjà dit, nous considérons que ces dispositions étaient déjà contenues dans la loi; mais si elles doivent nous éviter certains malentendus, nous croyons qu'il convient d'apporter cette modification.

[Text]

At the same time, having looked at this whole problem, as a result of the comments made in particular by Mr. Barry, we have come to the conclusion that there should be two additional amendments made, which have not yet been suggested, but which would help to resolve the uncertainty of the whole situation. Those amendments would be made with respect to sections BII-15 and BII-16. Section BII-15 appears on page 50, and BII-16 on page 51.

The purpose of these amendments, in both cases, is to ensure that there is not the requirement to register either a ship or a small craft until that vessel is actually in operation or ready for operation. This, we felt, was inherent in the code, and with respect to registered ships it was even more clear because of the provision which is in there for provisional certificates; but looking at all of these clauses as a whole we felt that in spite of that this was a desirable addition. We therefore would be proposing that with respect to BII-15 the bill be amended by striking out line 35, which is the very last line on the page, and continue on as follows:

—registered in accordance with this Code before the ship is operated in Canada unless a provisional certificate issued pursuant to section BII-67 is in effect with respect thereto.

Senator Smith (Colchester): Would you mind reading that a little more slowly, please?

Mr. Mahoney: I will read the whole clause and then you can just add it to where it properly belongs. The clause now reads:

BII-15. Every ship that exceeds ten metres in length and that is owned by a person or persons each of whom is qualified to own a Canadian registered ship shall be—

From there on you cross out the last line and substitute this:

registered in accordance with this Code before the ship is operated in Canada unless a provisional certificate issued pursuant to section BII-67 is in effect with respect thereto.

The second amendment in this group is on the very next page. The result of it is simply to add, on the last line, that is, line 7, after the words "small craft", the words "before it is operated in Canada." Perhaps it would be better to read the amendment as follows:

That Bill C-41 be amended by striking out line 7 on page 51 and substituting therefor the following:

—small craft in accordance with this Code, before it is operated in Canada.

To pick up the continuity, it would read as follows:

—be registered as a small craft in accordance with this Code before it is operated in Canada.

These are matters which we felt could be dealt with by the regulations, but we feel that in order to make it absolutely clear these are desirable additions to make.

[Traduction]

De la même façon, après nous être penchés sur ce problème, suite aux commentaires qui ont été soumis, plus particulièrement ceux de M. Barry, nous avons conclu qu'il faudrait ajouter deux modifications additionnelles, qui n'ont pas encore été formulées, mais qui contribueraient à éliminer certaines doutes entourant toute cette question. Ces modifications portaient sur les articles BII-15 et BII-16. Le premier article se trouve en page 50, et le deuxième, en page 51.

Dans les deux cas, les modifications prévoient qu'il n'est pas nécessaire d'immatriculer un navire ou une petite embarcation tant que le vaisseau n'est pas exploité ou prêt à l'être. Nous croyons que cette disposition était déjà contenue dans le Code et cela est d'autant plus évident dans le cas des navires immatriculés que le Code prévoyait la délivrance de certificats provisoires; toutefois, considérant l'ensemble de ces articles, nous estimions qu'il était souhaitable d'ajouter ces modifications. Nous proposons donc que l'article BII-15 du projet de loi soit modifié en retranchant les lignes 1 et 2, à la page 51, et en ajoutant ce qui suit:

... doit être immatriculé conformément au présent Code, avant que le navire ne soit exploité au Canada, à moins qu'un certificat provisoire ne soit délivré à cette fin, en vertu de l'article BII-67.

Le sénateur Smith (Colchester): Pourriez-vous lire un peu plus lentement, s'il vous plaît?

M. Mahoney: Je vais lire l'article au complet et vous ajouterez la modification à l'endroit approprié. L'article se lit maintenant comme suit:

BII-15. Tout navire de plus de dix mètres de longueur qui appartient à une ou plusieurs personnes dont chacune remplit les conditions requises pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien...

On supprime ensuite les deux dernières lignes et on les remplace par ce qui suit:

doit être immatriculé conformément au présent Code, avant que le navire ne soit exploité au Canada, à moins qu'un certificat provisoire ne soit délivré à cette fin en vertu de l'article BII-67.

La deuxième modification de cette série figurerait à la page 51. Cette modification vise simplement à ajouter à la ligne 8, après les mots «présent Code», l'expression «avant qu'il ne soit exploité au Canada». Peut-être serait-il préférable de lire la modification au complet:

Que le bill C-41 soit modifié en ajoutant à la ligne 8 après les mots «présent Code» ce qui suit:

... avant qu'il ne soit exploité au Canada.

La fin du paragraphe se lirait donc comme suit:

... conformément au présent Code, avant qu'il ne soit exploité au Canada, à moins que le navire ne soit généralement amarré et exploité hors du Canada.

Nous croyons qu'il aurait été possible de préciser ces détails par voie de règlements mais, pour plus de clarté, nous jugeons qu'il est souhaitable d'apporter cette modification.

[Text]

It is our contention that with the changes that have been made in the registry provisions the points raised by Mr. Barry with respect to these provisions, all of which really were based on the repeal of sections 73 and 74, have been answered with respect to this matter.

The next point raised by him, on page 14 of the DMA brief, is with respect to section BII-13, dealing with joint owners. It is his feeling that joint owners would be prohibited by statute even from assigning their interest between themselves. We simply do not agree that that would be the case. We do not think the words read like that. However, in addition, the amendments that we have offered would assist in ensuring that they were not interpreted in that way.

The next point raised is with respect to section BII-20, dealing with the title being in the trustee. It is said in the brief that this will affect financing from abroad. It should be noted, however, that the ownership qualifications, which in the case of a trustee require Canadian citizenship, or the same qualifications as for the owner of the ship, do not apply to mortgages. Therefore, the mortgagee of a ship may be foreign, and these provisions would not affect financing from abroad with respect to mortgages. In addition, these provisions would not affect the financing of ships when this was done with respect to Canadian trustees, and that is where, at this stage anyhow, as I understand it, the bulk of that financing is carried out. It should also be pointed out that in most of the financing arrangements that are done through a trust instrument that, even at the present time, is backed up by a mortgage, and the mortgage, of course, could be held by foreign interests.

Finally with respect to this matter, I would suggest that the financing arrangements for ships may, as a result of these provisions, take on a slightly different aspect. But that does not necessarily mean that shipowners or anyone else would be any the worse off; they may have to get used to handling matters in a slightly different way. However, I think it is important for us to maintain that a trustee should have the same qualifications as any owner of a ship, because if we allow trustees to include foreign interests we might as well not have any ownership qualifications.

Perhaps it is necessary to go into a little detail about the need for such ownership qualifications. Perhaps that also is not being fully understood, judging from these briefs. In fact, the question is raised a little later on, under section BII-15, where Mr. Barry says:

This clause should also help the lawyers, if not the industry. As long as Canadians are permitted to own shares in overseas corporations it seems that this clause will be no bar to the beneficial ownership of foreign flag vessels.

That of course, is completely true, and that is not something that this bill is designed to prevent. The ownership qualifications of this bill are designed to ensure that where a Canadian

[Traduction]

En apportant ces modifications aux dispositions concernant l'immatriculation, nous croyons donner suite aux commentaires de M. Barry qui se fondaient sur la suppression des articles 73 et 74.

La question suivante, soulevée par M. Barry à la page 14 du mémoire de l'agent régional de la marine, concerne l'article BII-13 qui porte sur les copropriétaires indivis. Il considère que la loi interdirait, même aux copropriétaires indivis, de se céder mutuellement leur intérêt. Nous croyons simplement qu'il n'en est rien. Nous ne pensons pas qu'on puisse interpréter ainsi cet article. Toutefois, les modifications que nous avons proposées établiraient encore plus clairement que cette interprétation n'est pas valable.

Le point suivant concerne l'article BII-20 qui traite des cas où le titre est détenu par un fiduciaire. On prétend, dans le mémoire, que ces dispositions repousseront les intérêts étrangers. Il convient toutefois de noter que les conditions que doit remplir une personne pour être propriétaire de navire, et dans le cas d'un fiduciaire, ce dernier doit être citoyen canadien, ou les mêmes conditions que celles que doivent remplir le propriétaire du navire, ne s'appliquent pas aux hypothèques. Par conséquent, le créancier hypothécaire d'un navire peut être étranger et ces dispositions ne concerneraient nullement le financement par des créanciers étrangers. De plus, ces dispositions n'auraient aucune influence sur les opérations de financement de navire effectuées par l'entremise de fiduciaires canadiens, et je crois que c'est à ce stade précis qu'on procède à la plupart des opérations de financement. Il convient également de noter que pour la plupart des accords de financement conclus par l'entremise d'un fiduciaire, même à l'heure actuelle il faut compter sur une hypothèque et cette dernière peut, évidemment, être détenue par des intérêts étrangers.

Enfin, étant donné ces dispositions, je crois qu'il est possible que les accords de financement de navires soient légèrement modifiés. Cependant, cela ne veut pas forcément dire que les propriétaires de navire ou n'importe qui d'autre seraient désavantagés; il se peut qu'ils soient forcés de conclure des accords quelque peu différents. Toutefois, je crois qu'il est important d'exiger que le fiduciaire remplisse les mêmes conditions que tout propriétaire de navire car, si nous permettons à des étrangers de devenir fiduciaires, autant ne plus imposer de conditions aux propriétaires de navire.

Peut-être est-il nécessaire d'expliquer plus abondamment la nécessité d'établir des conditions régissant le droit à la propriété; il semble qu'on ne les ait pas très bien comprises, d'après ce qu'on peut lire dans les mémoires. En fait, la question est soulevée un peu plus loin, dans les commentaires de M. Barry se rapportant à l'article BII-15:

Cet article devrait également aider les avocats, sinon les industries. Tant que les Canadiens pourront détenir des actions dans les sociétés outre-mer, cet article n'empêchera vraisemblablement pas d'acquérir des navires arborant pavillon étranger.

Cela est tout à fait vrai; ce n'est pas une pratique que le bill voulait interdire. Les conditions régissant le droit à la propriété, dans le bill, ont pour objectif de s'assurer que lorsqu'un

[Text]

ship flies a Canadian flag, and in effect represents Canada, the managing ming of that ship, or the corporation that owns that ship, should be in Canada. There have been circumstances in the past where people have taken advantage of the ease of Canadian registration to have the ship flying the Canadian flag involved in all sorts of operations, which certainly did not reflect on the good name of Canada.

Senator Greene: Maybe you could help a landlubber lawyer with this problem. You say the mortgage makes no difference in ownership. As I understand a land mortgage, title is in the mortgagee, with a right to redeem existing in the mortgagor, so title does change in a land mortgage.

Mr. Mahoney: It is just the opposite with a ship mortgage. The title definitely remains in the owner unless the mortgagee comes into possession as a result of default. This is a hazard, I agree. The mortgagee may come into possession and that could cause some problems. However, it is something which would be very difficult to control. Indeed, I suggest it is covered eventually in the provisions that deal with transfers to unqualified persons, because eventually it would control that situation. The situation is different from that with a mortgage ashore.

Senator Greene: You have answered my point. It is not until repossession that title vests in the mortgagee in maritime law, as opposed to a land mortgage?

Mr. Mahoney: That is right.

As I was saying, the purpose of these ownership qualifications is to ensure that where a ship flies the Canadian flag and is Canadian registered the control of it be in Canada: that if it does something which is an offence under the code, or does something internationally, Canada, which is responsible for that ship, has access to the people who are controlling it. That is the primary purpose of these ownership qualification provisions.

It is quite true that Canadians, if they wish, may form a foreign corporation, if the foreign country allows them to form such a corporation, and they may hold ships in the name of that corporation, but those ships will not be Canadian registered ships; they will be foreign ships, and the other country will be responsible for them, not Canada. That is the whole philosophy behind these ownership qualifications, and it seems to be being a little bit misunderstood. I think it is the answer to the sort of problem that is raised towards the end of Mr. Barry's brief.

There is a very interesting point raised by the DMA brief with respect to section BII-19(1)(b)(iii) that involves the difference between the requirements for corporate officers and corporate directors. It is quite true that in the case of directors the section reads:

[Traduction]

navire arbore le pavillon du Canada, représentant ainsi le Canada, son administration, ou la société qui l'exploite, soit canadienne. Il est arrivé que d'aucuns aient profité de la facilité avec laquelle on immatricule les navires au Canada pour impliquer les navires arborant pavillon canadien dans toutes sortes d'activités qui n'amélioreraient certes pas la bonne réputation du pays.

Le sénateur Greene: Peut-être pourriez-vous éclaircir ce problème pour les «avocats d'eau douce». Vous affirmez que l'hypothèque ne tient pas compte des propriétaires. Si je comprends bien le fonctionnement des hypothèques immobilières, le droit de propriété appartient au créancier hypothécaire, qui a le droit de le rendre au débiteur hypothécaire. Donc, le droit de propriété change dans le cas d'une hypothèque immobilière.

M. Mahoney: C'est exactement le contraire dans le cas d'une hypothèque sur un navire. Le droit de propriété appartient toujours au propriétaire du navire, à moins que le créancier hypothécaire ne l'acquière à la suite d'un défaut de paiement. Je conviens que c'est un risque. Le créancier hypothécaire prend possession du navire; cela pourrait causer certains problèmes. Cependant, c'est un élément très difficile à contrôler. En fait, je propose qu'on prévoie ces cas dans les dispositions traitant du transfert aux personnes qui ne satisfont pas aux conditions. La situation est différente de celle d'une hypothèque ordinaire.

Le sénateur Greene: Vous avez répondu à ma question. Quant au code maritime, ce n'est pas avant la rentrée en possession que le droit est remis au créancier hypothécaire, par comparaison aux hypothèques immobilières, n'est-ce pas?

M. Mahoney: C'est exact.

Comme je le disais, l'objectif de ces conditions est de s'assurer lorsqu'un bateau arbore pavillon canadien et qu'il a été immatriculé au Canada; que s'il commet une infraction au code, ou une infraction au niveau international, le Canada, qui est responsable de ce navire, pourra entrer en communication avec ses propriétaires.

Il est vrai que les Canadiens, s'ils le veulent, peuvent constituer une société étrangère, si le pays étranger leur permet de le faire, et posséder des navires immatriculés au nom de cette société; mais ces navires ne seront pas immatriculés en tant que navires canadiens, ils seront considérés comme des navires étrangers, et l'autre pays en sera responsable, pas le Canada. C'est le principe majeure qui sous-entend les dispositions concernant ces conditions; on semble ne pas les avoir très bien comprises. Je pense que cela répond aux problèmes soulevés à la fin du mémoire de M. Barry.

Il y a des questions très intéressantes soulevées dans le mémoire de l'administration de la marine, se rapportant au sous-alinéa BII-19(1)(b)(iii), où on explique la différence entre les exigences prévues pour les administrateurs et pour les directeurs de corporations. Il est exact que dans le cas des directeurs on exige que:

[Text]

at least two-thirds of the directors of which are Canadian resident in Canada.

Whereas in the case of persons who are acting as officers of the corporation it reads:

... Canadian citizens ordinarily resident in Canada.

I have been in a number of discussions with people about the precise meaning of both of those terms. Some people feel that the paragraph reading "Canadian citizens resident in Canada" is more onerous. Some people think that saying "Canadian citizens ordinarily resident in Canada", is more onerous. Frankly, I am not sure which of those is right. It could be that at some time in the future there would be reason for changing those two and making them both the same. However, at the moment there does not seem to be a compelling reason for doing so, so we do not think it should be interfered with. I believe we have dealt with section BII-15, as I have just attempted to explain the meaning of the ownership qualifications.

With respect to section BII-21, the question is raised as to the possibility of a gap in time and therefore the need of a subsearch at the office of every single deputy registrar. We did cover that matter to some degree this morning and you will recall that we introduced an amendment, which I believe arose due to an oversight at the time of the Commons committee hearings on Bill C-61. That has been changed, so that the delegation from the registrar can be not only of his duties but also of his powers. I believe that eliminates the problem of a gap at this stage. I would also suggest that with the computer system there is no requirement or need for a subsearch, because if the computer system is working properly, always with that proviso, the one search should tell exactly what is happening up to the moment in any deputy registrar's office. If, as can certainly happen, the computer is down and the situation warrants it, that is in a substantial financing situation, it would be a very simple matter to arrange something like a conference call, which could assure that all deputy registrars' officers were brought into the situation at the same time. So there are methods by which problems such as that can be overcome.

We come, then, toward the end of these submissions by the DMA. With respect to the comment on section 32(3) of Book II, we have removed that subsection and it is no longer a problem.

Senator Smith (Colchester): You have removed it?

Mr. Mahoney: That was the subsection (3) which you may remember, Senator Smith, we deleted this morning on the explanation that this is really a hold-over from a deletion which we had made earlier resulting from our discussions with the Bar Association. We now feel that that should have been deleted at the same time, but was not.

The next comment is with respect to section BII-33. This, in my opinion, is a very valid comment with respect to export transactions. However, it is a matter which can be quite adequately covered by the regulations. For example, consular

[Traduction]

les deux tiers des administrateurs au moins sont des citoyens canadiens résidant au Canada.

Par ailleurs, dans le cas des directeurs de corporations on exige qu'ils soient:

citoyens canadiens résidant habituellement au Canada.

J'ai eu plusieurs discussions avec des intéressés, quant à la signification précise de ces deux expressions. Certains croient que l'article où l'on stipule «citoyens canadiens résidant au Canada» impose une exigence accrue, alors que d'autres affirment que c'est l'expression «citoyens canadiens résidant habituellement au Canada» qui a cet effet. Honnêtement, je ne saurais trancher la question. Peut-être que dans un avenir rapproché, nous aurons des raisons de modifier ces deux citations et de les rendre uniformes. Cependant, rien ne semble nous obliger à le faire pour l'instant. Je pense que cela termine l'étude de l'article BII-15, au moyen duquel j'ai essayé d'expliquer la signification des conditions ouvrant droit à la propriété.

En ce qui concerne l'article BII-21, il y a la possibilité d'un décalage, rendant nécessaire une deuxième recherche au bureau de chaque sous-conservateur. Nous avons partiellement discuté de cette question ce matin, et vous vous souviendrez que nous avons présenté un amendement qui découle d'une erreur commise au moment des audiences du comité de la Chambre, en rapport avec le bill C-61. On a rectifié l'erreur, ce qui fait que le conservateur peut déléguer non plus seulement ses fonctions mais également ses pouvoirs. Je pense que cela élimine le problème qu'on semblait alors avoir. Je prétends en outre qu'avec le système d'ordinateurs, il n'y a aucun besoin d'effectuer une deuxième recherche parce que, si l'ordinateur fonctionne efficacement, il faut que cette condition soit respectée, la recherche initiale devrait normalement nous renseigner sur ce qui se passe précisément à ce moment au bureau des sous-conservateurs. Il se peut qu'on ne se serve pas de l'ordinateur et que cette situation soit justifiée, pour des raisons financières notamment; il serait alors très simple de convoquer une conférence pour informer simultanément tous les sous-conservateurs d'une situation donnée. Ainsi il existe des moyens de résoudre ce genre de problèmes.

Nous en arrivons alors à la fin des propositions de l'administration de la marine. En ce qui concerne le paragraphe 32(3) du Livre II, celui-ci ayant été abrogé, il n'y a plus de problèmes.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous l'avez supprimé?

M. Mahoney: Si vous vous souvenez bien, sénateur Smith, il s'agit du paragraphe (3) que nous avons supprimé ce matin, après qu'on nous ait expliqué qu'il semblait être le reliquat d'une suppression que nous avions faite plus tôt, à la suite de discussions avec l'Association du Barreau. Nous croyons maintenant qu'on aurait dû le supprimer en même temps, mais cela n'a pas été fait.

Les prochaines remarques se rapportent à l'article BII-33. Selon moi, ce sont des remarques très pertinentes en ce qui concerne le commerce des exportations. Cependant, c'est une question qui peut être facilement traitée dans les règlements.

[Text]

officers can be appointed as deputy registrars for this purpose, which will meet that problem, I believe, very easily.

The next point is with respect to section BII-37(b) and section BII-39(b). There should probably be some preliminary explanation of this group of problems which is raised. These clauses relate to the registration of ships under construction. The purpose of these provisions of the bill is to allow Canada to ratify, or at least conform to, the international convention relating to the registration of ships under construction, a convention which was set up in 1967, but which, of course, has not been ratified by Canada. Canada was a signatory nation to that convention. It is interesting, I think, to relate that of all those countries which took part in the conference leading to that convention only two had any sort of provisions which related to ships under construction. Those two countries were Canada and West Germany. Canada had what were known as the recording provisions, which were not very much used, but which did exist and allowed some form of registration of a ship under construction. So the provisions of the convention are, in effect, a sort of blend of the West German and the Canadian provisions. This is a very good convention and one with which I believe Canada would be very well advised to conform. In order to do that we propose to set up a construction registry. The provisions which we have relating to it are set up precisely in the way they are required in the convention to enable us to ratify it. The first question which is asked with respect to this is that the words "or allows", are unnecessary. That is with respect to clause BII-37. The reason for using these words is that Article III of the convention states as follows:

No right in respect of a vessel which is to be or is being constructed within the territory of a contracting state shall be admissible for registration in any other contracting state.

If we did not use these words, the dual registration could take place and that is the purpose of them.

The next question that is raised is with respect to section BII-41(2), which also deals with the construction registry. The question asked here is, why should not the parties, registered on a ship under construction for export, be allowed simply to protect their own interest, leaving the registrar free to delete upon their written consent? The reason for this is that Article X of that convention reads as follows:

A vessel which is being or has been constructed in a contracting state shall not be eligible for registration in another contracting state unless a certificate has been issued by the former state to the effect that the rights registered pursuant to Article V have been de-registered or that such rights will be de-registered on the day when the vessel is registered.

Article V of the convention relates to mortgages and other matters such as that, which would be on the title and it is for this reason that we have that rather comprehensive provision.

[Traduction]

Par exemple, les agents consulaires peuvent, à cette fin, être nommés sous-conservateurs, ce qui, je crois, permettrait de résoudre assez facilement, le problème.

La prochaine remarque se rapporte aux paragraphes BII-37b) et BII-39b). Il conviendrait de vous donner quelques explications préliminaires avant de vous exposer les problèmes soulevés. Ces articles se rapportent à l'immatriculation des navires en construction. L'objectif de ces dispositions est de permettre au Canada de respecter la convention internationale adoptée en 1967 et se rapportant à l'immatriculation de navires en construction, mais que le Canada n'a évidemment pas ratifiée ou, au moins, de s'y conformer. Le Canada était un des pays signataires de cette convention. Il est intéressant de noter que de tous les pays qui ont pris part à la conférence qui a abouti à la rédaction de cette Convention, seulement deux, le Canada et l'Allemagne de l'Ouest, possédaient déjà dans leurs lois des dispositions se rapportant aux navires en construction. Le Canada possédait des dispositions se rapportant à ce qu'on appelait l'immatriculation, qu'on n'utilisait pas tellement souvent, mais qui existaient tout de même et qui permettaient une certaine forme d'immatriculation des navires en construction. Les dispositions de la Convention sont en quelque sorte une combinaison des dispositions de la loi canadienne et de la loi ouest-allemande. C'est une très bonne convention et une de celles auxquelles le Canada aurait raison de se conformer. Pour ce faire, nous proposons l'instauration d'un registre des constructions. Les dispositions dont nous parlons correspondent précisément à celles exigées par la Convention, ce qui nous permettra de ratifier cette dernière. La première question qu'on soulève en rapport avec ce problème porte sur l'utilité des termes «ou permet», à l'article BII-37. Les raisons de l'emploi de ces termes se retrouvent à l'article III de la Convention qui stipule que:

Aucun droit se rapportant à un navire qui est en voie ou sur le point d'être construit à l'intérieur d'un État signataire ne doit pouvoir être immatriculé dans tout autre pays signataire de la Convention.

Si nous n'avions pas employé ces termes, il aurait pu y avoir double immatriculation.

La prochaine remarque soulevée se rapporte au paragraphe BII-42(2), qui traite également du registre de construction. Nous nous demandons pourquoi les parties dont le navire en construction destiné à l'exportation a été immatriculé n'auraient pas qu'à protéger leurs propres intérêts, laissant ainsi le conservateur libre de les supprimer après avoir reçu leur consentement écrit? La raison de cet état de choses se trouve à l'article X de la Convention qui prévoit que:

Un navire qui est en voie d'être construit ou l'a été par un État signataire ne devrait pas pouvoir être immatriculé dans un autre pays signataire, à moins qu'un certificat n'ait été émis par le premier État, voulant que les droits immatriculés conformément à l'article V soient ou aient été radiés le jour de l'immatriculation du navire.

L'article V de la Convention se rapporte aux hypothèques et à d'autres questions du genre, comme les droits de propriété, d'où l'assez grande portée de cette disposition.

[Text]

The next point that was raised is with respect to section BII-44, and we are now finished with the convention. This provision was put in to ensure that in the case of a transfer from a foreign registry to a Canadian registry, if there were encumbrances on that foreign registry which did not conform with Canadian law, then there would be an opportunity to clear up that matter before the registration took place. I think it is consistent with the convention on construction.

The final points raised by Mr. Barry deal with the provision of section 52 of the Canada Shipping Act. We did deal with that matter this morning. You will recall that we proposed a very slight amendment that would take into account the problem that Maître Langlois felt might arise in those circumstances.

The further question which Mr. Barry raises is one with which I completely agree, but, as I said this morning, the objective here has not been to deal substantively with the mortgage provisions of the Canada Shipping Act. The objective has been simply to put in the minimum number of changes, so the reference will be to registration under the Maritime Code. I think the point he makes is a valid one, but one we should deal with when we make substantive changes in the mortgage law. I would suggest that the time is now coming when it would be in order to have consultations with financial interests and with shipowners to put together the sections dealing with substantive mortgage provisions with priorities and getting on with the completion of the job.

Those are all the comments I have to make with regard to these provisions, Mr. Chairman, as you will be glad to hear. I will be happy to try to answer any further questions there may be.

The Chairman: These amendments will have to be moved by a senator.

Mr. Mahoney: I have copies here, senator.

The Chairman: We will ask Mr. R. L. Geoffrion, Q.C., of the Legislation Section, and Mr. Jean Kerby, Assistant Chief, Law Translation Service, to come forward, please.

Me R. L. Geoffrion, c.r., Section de la Législation: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je voudrais procéder, en regard du mémoire de M^e Langlois, article par article pour chaque amendement. Puis, accepter ou refuser les modifications en le motivant. En Même temps, passons par le mémoire qui a été soumis par la Dominion Marine Association à la même date. Alors, nous allons procéder article par article.

A la page 8 du mémoire de M^e Langlois, il y a la question de l'article 2, où on parle de «protection écologique», et puis on soulève le point à l'effet que, à certains endroits, et spécialement à B1-4.(3) la traduction de «protection of the environment» a été rendu soit par le terme «écologique», par le terme «environnement», ou par le terme «milieu». Je crois que ceci relève exactement de la traduction. Je crois que M^e Kerby va

[Traduction]

La prochaine remarque a été soulevée en rapport avec l'article BII-44. Nous n'avons plus de commentaires relatifs à la Convention. Cette disposition visait à s'assurer que dans le cas d'un transfert d'une immatriculation d'un étranger à un Canadien, s'il y avait dans l'immatriculation étrangère des servitudes non conformes à l'immatriculation canadienne, il serait possible de régler cette question avant de procéder à l'immatriculation. Je pense que cela est conforme à la convention, au chapitre de la construction.

Les remarques finales soulevées par M. Barry se rapportent aux dispositions de l'article 52 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Nous avons discuté de cette question ce matin. Vous vous souviendrez que nous avons proposé une modification mineure qui tiendrait compte du problème qui, selon Maître Langlois, pourrait être soulevé dans ces circonstances.

Je suis tout à fait d'accord avec l'autre question soulevée par M. Barry; cependant, comme je l'ai mentionné ce matin, notre objectif n'est pas d'étudier en profondeur les dispositions des hypothèques contenues dans la Loi sur la marine marchande. Nous visions simplement à apporter un nombre minimal de changements pour que la question relève des règles d'immatriculation, aux termes du Code maritime. Je pense que la remarque qu'il a faite était pertinente; nous devrions en discuter au moment d'apporter des changements importants aux lois sur les hypothèques. Je pense qu'il est temps que nous consultations les hommes d'affaires ayant des intérêts financiers dans ce domaine et les propriétaires de navires afin de constituer des articles se rapportant aux dispositions importantes sur les hypothèques, tout en tenant compte des priorités, puis de terminer le travail.

Vous vous réjouirez d'apprendre, monsieur le président, que c'était là toutes les remarques que j'avais à faire concernant les dispositions. Je serai heureux de répondre à toutes les questions que vous voudrez bien me poser.

Le président: Ces modifications devront être proposées par un sénateur.

M. Mahoney: J'en ai des copies devant moi, sénateur.

Le président: Nous demanderons à M. R. L. Geoffrion, C.R., de la Section de la Législation, et à M. Jean Kerby, chef adjoint du Service de traduction des lois, de bien vouloir s'avancer.

Mr. R. L. Geoffrion, Q.C., Law Section: Mr. President and Honourable Senators, I would like to review Mr. Langlois' brief section by section for of each amendment. I will then give my reasons for accepting or refusing them. I would also like to discuss the brief submitted by the Dominion Marine Association on the same date. Let us then proceed, section by section.

On page 8 of Mr. Langlois' brief, there is a reference to Section 2, which deals with "protection écologique". The author raises the point that in some places and particularly in Section B1-4(3), "protection of the environment" was translated as either "écologique", or "environnement", or else, as "milieu". I believe this is strictly a translation matter. I think

[Text]

être bien plus en mesure que moi de vous répondre à ce sujet. C'est un problème de traduction.

Me Jean Kerby (chef adjoint du Service de la traduction des lois): Les trois expressions que nous avons employées «protection écologique», «protection de l'environnement» et «protection du milieu» sont synonymes. Ce qui arrive c'est que, dans certains cas, le mot anglais employé peut se traduire par un adjectif, ou par un nom, par un substantif. Des fois, il est facile de le rendre. Par exemple, nous avons à l'article 2a) des questions d'ordre économique, sociologique, ou écologique. Et, dans d'autres cas, par exemple à la page 23 et à la page 32, le terme—à la page 22, on parle de «protection de l'environnement»—bon, là, je pense qu'il serait peut-être mieux d'employer la «protection de l'écologie». Mais, de toute façon, je pense qu'il n'y a pas d'erreur d'interprétation ici. Les trois termes employés sont équivalents. Il est arrivé que plusieurs parties de la loi ont été traduites par des traducteurs différents, de sorte que l'on arrive à cette distorsion qui, d'après moi, ne pourrait pas donner lieu à des ambiguïtés en matière d'interprétation. C'est pourquoi nous pensons que ce n'est peut-être pas très important de faire des modifications pour uniformiser les termes employés, et que, sauf peut-être à la page 22, il serait mieux de mettre «écologie». Mais, même là encore je pense qu'il s'agit que le sens y soit, et qu'il n'y aurait pas lieu de modifier pour le moment. Je pense qu'il vaudrait mieux attendre la modification, attendre que l'Office de revision des lois commence à travailler et, à ce moment là, on essaiera de mettre des termes uniformes.

Le sénateur Denis: Pourquoi ne pas uniformiser le nom maintenant?

Me Geoffrion: Vous ne pourrez pas uniformiser dès le début.

Me Kerby: Je pense que, à ce moment-là, il faudrait prendre toutes les lois fédérales et en rechercher les termes d'uniformisation au niveau d'une loi et, ensuite de cela, bien, on fera toutes les lois. C'est un travail assez délicat, je pense qu'il faudrait mieux attendre la revision pour le faire.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, plusieurs fois depuis ce matin, on nous a dit que l'on doit remettre les corrections à plus tard. Je ne comprends pas cette attitude-là. Pourquoi ne pas le faire maintenant, au lieu d'écrire la loi de nouveau?

Me Geoffrion: Premièrement, si je peux intervenir, monsieur le président, c'est que vous avez l'article 2, et vous avez l'article B1, vous ne pourrez pas employer le même terme. Déjà, vous êtes obligé d'employer deux termes anglais. Vous ne pouvez pas parler de «l'ordre du milieu», ou de «l'ordre de l'environnement», vous ne pouvez parler seulement que de «l'ordre économique», et de la science, de l'économie. Ou dans un milieu où se trouve l'environnement, comme vous avez le Ministère de l'Environnement, ce serait fédéral. Déjà, on a deux termes. Je ne crois pas qu'il y ait matière, ce n'est pas une question de droit. Ce n'est pas une matière de droit, en fait.

[Traduction]

that Mr. Kerby is more qualified than I am to give you an answer in this regard. It is a translation problem.

Mr. Jean Kerby (Associate chief of the legal translation section): The three terms we have used «protection écologique», «protection de l'environnement» and «protection du milieu» are synonymous. In certain cases, an English term can be translated either by an adjective, a noun or a substantive. Sometimes, this is relatively easy to do. For example, Section 2(a) deals with economic, sociological and environmental considerations. And in other cases, examples of which can be found in pages 23 to 32, or even on page 22 where «protection de l'environnement» is mentioned—well, it might have been better to use «protection de l'écologie» in this context. However, in any event, I don't think this is an interpretation mistake. The three terms we have used are equivalent. It sometimes happens that different translators work on different parts of an act which results in discrepancies like this. But I don't think this could lead to ambiguities, as far as the interpretation of these sections is concerned. That is why we do not think it is really necessary to make amendments so as to use only one term and that, except maybe for page 22, it might be better to use «écologie». But I still think that since there is no difference in meaning, it is not really necessary to make amendments at this time. I think it would be better to wait until the Law Revision Board, starts operating to standardize the terms.

Senator Denis: Why not standardize now?

Mr. Geoffrion: You cannot do it from the very beginning.

Mr. Kerby: I think we should then go through all the federal laws, find all the terms and standardize them for each one and then and only then, we could do it for all the laws. It is a very delicate operation and I think it would be better to let the Law Revision Board handle it.

Senator Langlois: Mr. Chairman, we have been told more than once this morning that we should wait before we make the necessary changes. I do not understand that attitude. Why not do it now instead of rewriting the act later?

Mr. Geoffrion: First, if you will allow me to interrupt, Mr. Chairman, we are dealing with two sections, 2 and B1, and you cannot use the same term in both. In fact two different English words were used. You cannot say «l'ordre du milieu», or «l'ordre de l'environnement», you can only use «l'ordre économique», and not «de la science, de l'économie.» Except where environment is concerned, and then you have «le ministère de l'Environnement», which is a federal department. So, we already have two terms. I do not think is a legal matter. In fact, it is not a question of law.

[Text]

Le sénateur Langlois: Mais, tout de même, votre expert en traduction vous a suggéré de remettre cela à la refonte des lois qui aura lieu dans ce secteur.

Me Kerby: Oui, c'est ça.

Me Geoffrion: Non, écoutez, monsieur le sénateur, je respecte votre opinion. Si le comité a bien l'intention de le changer, il pourrait le faire. Mais, nous autres, on ne peut pas vous le recommander actuellement.

Le sénateur Langlois: Vous ne répondez pas à ma question. Je vous demande pourquoi remettre une recommandation de votre expert, qui vient de nous dire que l'on va remettre cela lorsque nous aurons un comité de refonte qui passera sur cette législation.

Me Geoffrion: On peut présenter une suggestion.

Le sénateur Greene: Dans la loi commune, il y a une coutume que, si le législateur utilise deux mots différents, cela veut dire quelque chose d'autre pour le premier mot. Votre témoignage est que, dans la loi québécoise, il n'y pas une telle pensée?

Me Geoffrion: Voici, vous avez deux choses. Premièrement, la «common law» n'a pas été faite pour être traduite par le français. C'est la première chose, au point de vue de terminologie. Deuxièmement, vous avez des mots anglais, vous empruntez des mots anglo-saxons, et des mots qui ont des racines latines. Vous allez prendre, par exemple, la loi sur les «young offenders». Vous pouvez prendre en anglais «young offenders and juvenile delinquent». En français, on ne peut pas le faire. Alors, on a des situations où le rédacteur en vient nécessairement à prendre une décision avec un terme, et tout va bien pour lui, mais nous autres on arrive, puis on frappe des murs un peu partout en français. On ne peut pas les circonscrire. On ne peut pas les changer. Vous en avez peut-être un exemple ici avec le mot «écologique» et le mot «milieu» qui vont nécessairement se rencontrer dans la loi. Deux thèmes. Alors, c'est une règle qui doit souffrir l'exception en français.

Me Raynold Langlois (avocat-conseil): Monsieur le président, pour répondre à la question du sénateur Greene, la loi de l'interprétation des contrats et la loi relative à l'interprétation des statuts au Québec est exactement la même, en somme, que celle qui existe dans les provinces de droit commun, parce que nous nous sommes inspirés, fondamentalement, du droit anglais, à cet égard. Donc, la réponse à votre question est affirmative. Cependant, à la lecture, et après avoir entendu les remarques de M^e Geoffrion, personnellement, je me rallie à sa remarque relativement à l'article 2, parce que je crois que l'on parle, à ce moment-là, d'un concept un peu différent. On réfère à la science, on parle d'un sujet plus général. L'ordre écologique pourrait, à la rigueur, être maintenu. Mais, là où je ne suis pas du tout d'accord, c'est dans le cadre de l'article B1-8. D'abord, strictement sur le plan de la rédaction française, l'article se lit très mal, et le mot «environnement» me semble, d'ailleurs, déjà consacré au niveau fédéral comme étant le mot que l'on utilise généralement pour traduire «environment». La meilleure preuve, c'est que le ministère qui se charge de ce domaine-là comporte précisément, en français, une section désignée comme «Service de protection de l'environnement».

[Traduction]

Senator Langlois: But still, your translation expert suggested we defer this matter until law revisions are made in this area at a later date.

Mr. Kerby: Exactly.

Mr. Geoffrion: No, I respect your opinion, Honourable Senator, but if the Committee wanted to make changes, it could very well do it now. But, as far as we are concerned, we do not recommend such an action at this time.

Senator Langlois: You are not answering my question. I am asking why we should postpone acting on a recommendation made by your expert who has just told us that the matter should be deferred until a revision committee reviews this legislation.

Mr. Geoffrion: We can always make a suggestion.

Senator Greene: In common law, when a legislator uses two different terms it is usually because they have different meanings. According to your testimony, this is not the case in Quebec law?

Mr. Geoffrion: We are dealing with two different matters. First, common law was not designed to be translated into French. This is the first thing, with regard to terminology. Secondly, there are English words, words borrowed from the Anglo-saxon and words with Latin roots. Take the "young offenders" Act, for example. In English, you can use both young offenders and juvenile delinquents. We cannot do the same in French. This gives rise to situations where the drafter must choose a word and all is well until we come along and start hitting the walls with French. They are impossible to circumscribe. We cannot change them. The terms «écologique» and «milieu» mentioned in this Act are good examples of this. Therefore, there must be exceptions to this rule in French.

Mr. Raynold Langlois (Consulting director): Mr. Chairman, in answer to Senator Greene's question, I would like to say that in Quebec, the laws on the interpretation of contracts and statutes are almost exactly the same as their counterpart in common law provinces, as they are based on English law. Therefore, the answer to your question is affirmative. However, after having read this section and heard Mr. Geoffrion's comments, I agree with him with regard to section 2, as I think we are dealing with a slightly different concept. There is a reference to science and the topic is much broader. If need be, we can always, retain «l'ordre écologique». But I completely disagree about section B1-8. First of all, the wording in French is very hard to follow and I believe that the word «environnement» has been standardized at the federal level and is generally used to translate «environment». The best proof is that the Department in charge of this area has a section which is called, in French, the «Service de protection de l'environnement». Therefore, as far as I am concerned, and on behalf of the parties I represent, I would like to say that we would be happy if section B2 were not changed in this respect, and if section B1-8 were made uniform with section B1-4, and if the

[Text]

ronnement». Par conséquent, quant à moi et aux clients que je représente, nous serions heureux que l'article B2 ne soit pas modifié à cet égard, mais que l'article B1-8 le soit de façon à être conforme et uniforme à l'article B1-4, de même que la loi spéciale sur l'Environnement, qui est déjà adoptée par le Parlement, de telle sorte que la dernière ligne, la ligne 45 se lirait

«biens se trouvant au Canada, ou au milieu dans les limites des eaux intérieures, etc.—»

Me Geoffrion: Cela ne l'affecte pas.

Le sénateur Greene: Vous ne craignez pas qu'un avocat puisse dire que ce mot-là veut dire quelque chose d'autre que le mot «écologie»?

Me Geoffrion: Non, je ne le crois pas.

Le sénateur Greene: Et qu'il peut être utilisé dans un sens différent?

Me Geoffrion: Non, monsieur le sénateur. Ici, c'est une erreur d'impression. C'est encore une question de pensée. Il y a une erreur d'impression. A l'article 2, à la page 2. On nous suggère d'ajouter—je crois que c'est une erreur d'impression—un point-virgule après écologique.

Me Langlois: Ça pourrait aller.

Me Geoffrion: A la page 14 du mémoire de Me Langlois, sur la définition «on passage» en anglais. Passer en français. Je crois que c'est une question de traduction, alors, aucune erreur de fond quant à moi.

Me Kerby: Moi, j'ai l'impression que c'est le simple fait de passer à une expression anglaise, le simple fait de passer veut dire qu'on ne reste pas, ce n'est pas une destination, où on n'en vient pas, qu'on ne fait que passer. Le simple fait de passer dans les eaux canadiennes, de traverser, de ne pas passer, mais de traverser, c'est-à-dire d'entrer et d'en sortir.

Me Langlois: Le point de vue de mes clients là-dessus, monsieur le président, c'est que, comme les mots «not bound to or from a port or place in Canada» sont essentiels à la définition, on ne devrait pas laisser d'ambiguïté sur ces deux qualificatifs qui nous semblent fondamentaux à la notion du passage.

Me Geoffrion: Quant à moi, monsieur le président, il n'y a aucune erreur de fond. D'ailleurs, je m'en rapporte à la déclaration du ministre de la Justice, qui a été faite devant le comité à l'effet que, maintenant, par cette version ici, pardon—je tiens à le dire, parce qu'elle a été faite il y a déjà six ans—et que les deux personnes devant vous n'y ont pas pris part. De plus, la version française ne reproduira pas, non plus, l'anglais mot à mot, mais va aller chercher le concept et le traduire en français.

Alors, je crois, je l'ai dit, que le simple fait où il y a seulement un acte qui peut être commis, c'est de traverser les eaux canadiennes, et que le mot «traverser», le verbe «traverser» est un verbe actif et ce n'est pas un verbe d'état, c'est un verbe qui signifie franchir d'un bord à l'autre sans s'y arrêter et sans en revenir. Alors, je crois que tout est là.

[Traduction]

special environment Act which has already been passed by Parliament were amended in such a way that the last line, line 45 would read as follows:

«biens se trouvant au Canada, ou au milieu dans les limites des eaux intérieures, etc»

Mr. Geoffrion: This does not change anything.

Senator Greene: You do not think that a lawyer would say that that would have another meaning besides «écologie»?

Mr. Geoffrion: No, I do not think so.

Senator Greene: And that it can have a different meaning?

Mr. Geoffrion: No, Mr. Chairman. There is a printing mistake in Section 2 on Page 2. It is still a question of spirit. It was suggested that we add—and I believe it is a printing mistake—a semi-colon after «écologique».

Mr. Langlois: Yes, that could be done.

Mr. Geoffrion: I would now like to talk about the definition of «on passage» in English which Mr. Langlois mentions on page 14 of his brief. The word «passer» was used in French. I think it is a question of translation and, as far as I am concerned, there is no mistake in the form.

Mr. Kerby: Personally, I have the impression that it simply means to pass which in English means that one is not staying, that there is no destination, nor point of origin, in short, that one is only passing through Canadian waters. In French, «traverser» means to enter and leave.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, my clients believe that as the words «not bound to or from a port or place in Canada» are essential to this definition, there should be no ambiguity whatsoever about these two qualifiers which we consider fundamental to the concept of «passage».

Mr. Geoffrion: Personally, Mr. Chairman, I do not think there is any mistake in the form. I am basing this on a declaration made by the Justice Minister to this Committee to this effect. However, he was not speaking about this version, as this was six years ago. I am adding this for the benefit of the two people now appearing before you who were not present at that time. Moreover, the French version does not reproduce the English one literally, the translator tries to understand the underlying concept and then translates it into French.

Therefore, I believe and have already said so, that only one action can be done and that is to go through Canadian waters. The verb «traverser» is an active verb and does not describe a state. It means to cross from one side to the other without stopping or returning. So it says everything.

[Text]

Le sénateur Denis: A moins qu'on enlève «but not found to or from a port or place in Canada». Si on enlève cela.

Me Geoffrion: Si vous me le permettez, monsieur le sénateur, c'est justement ce que je viens de dire. C'est que, maintenant, la version française ne fait que rapporter le concept émis dans la version anglaise, sans tenir compte de tous les mots et sans suivre le mot à mot de la phrase.

Me Langlois: La difficulté qui demeure—M^e Geoffrion n'est peut-être pas conscient du fait—c'est que, dans les milieux maritimes, il existe des types de navires et des types de services maritimes dont la simple fonction est précisément celle de traverser des eaux. Je pense au bac transbordeur. Je pense, si vous voulez, au traversier. De telle sorte que dans les milieux maritimes, un navire ne fait pas que simplement traverser les eaux. Il peut fort bien ne pas être «on passage». S'il traverse entre deux ports, dont un est situé à l'intérieur du Canada. Alors le simple fait de traverser n'est pas suffisant, dans le contexte d'une loi maritime, parce qu'il y a des navires dont c'est la fonction d'être simplement des traversiers.

Ils sont exclus ou—par la définition française de la juridiction des tribunaux, parce qu'on pouvait leur appliquer la doctrine de passage innocent à la rivière. Peut-être que dans des lois générales, ou dans des lois ordinaires, la traduction française serait parfaite. Mais, je pense en particulier aux bacs transbordeurs, dont nous avons beaucoup d'exemples sur les Grands Lacs, sur le Saint-Laurent et sur la côte ouest américaine. Même sur l'Outaouais, je crois, ici.

Le sénateur Denis: A Thurso.

Me Geoffrion: Je crois que lorsque vous parlez de traverser des eaux, il faut en sortir. Pour traverser, il faut aller de l'autre bord, à partir des eaux canadiennes aller jusqu'aux autres eaux. Il faut partir d'une eau étrangère. Traverser les eaux canadiennes, c'est ça.

Me Langlois: Mais qu'est-ce que fait un traversier?

Me Geoffrion: Vous traversez des eaux du Canada, comme dans l'Outaouais, vous traversez une rivière. Mais vous ne traversez pas les eaux canadiennes.

Le sénateur Denis: Mais est-ce qu'il y a des traversiers qui partent des eaux canadiennes et qui arrivent dans un autre pays?

Me Geoffrion: Ils ne traversent pas les eaux canadiennes. Traverser les eaux canadiennes c'est partir d'une extrémité et se rendre à l'autre extrémité. C'est ça. Le simple fait, c'est la seule chose qu'il peut faire, partir de l'extrémité et s'en aller à l'autre extrémité. Quand vous traversez la rue, vous partez d'un trottoir et vous vous rendez à l'autre trottoir. Les eaux canadiennes—

Le sénateur Greene: Un navire qui va de Kingston jusqu'à un port américain, de l'autre côté de la rive du Saint-Laurent, ne traverse pas les eaux canadiennes.

Me Geoffrion: Il traverse en partie, oui, les eaux américaines et les eaux canadiennes.

[Traduction]

Senator Denis: That is if we delete "but not bound to or from a port or place in Canada".

Mr. Geoffrion: If you will allow me, Mr. Chairman, that is exactly what I have just said. The French version reflects the concept of the English one. It does not translate each and every word, word by word.

Mr. Langlois: But there still remains a problem. Mr. Geoffrion is perhaps not aware of the fact that in the maritime world, there are types of ships and services, whose sole functions is to cross waters. I am thinking, among others, of the train ferries and ordinary ferries. Therefore, in the maritime world, a ship never simply crosses waters. It could very well not be "on passage", especially if it is crossing between two ports, one of which is within Canadian boundaries. Therefore, «traverser» is not sufficient in the context of maritime law, since there are ships, such as ferries whose sole function is to cross from one point to another.

They are excluded in the French definition of the jurisdiction of the courts, as the concept of innocent passage to the river could be applied to them. In general or ordinary laws, the French translation would be perfectly adequate. But I am thinking in particular about the train ferries which are very common on the Great Lakes, on the St-Lawrence River and on the West Coast. I think we even have them on the Outaouais River.

Senator Denis: In Thurso.

Mr. Geoffrion: I think that when we are talking about «traverser les eaux», it means that the ship will be getting out of them. To cross, you have to go to the other side, from Canadian waters, to go as far as the other waters. You have to start from foreign waters to go to other foreign waters. To cross Canadian waters, this is what it amounts to.

Mr. Langlois: But what does a ferry-boat do?

Mr. Geoffrion: You cross Canadian waters, like in the Ottawa region, you cross a river. But you do not cross Canadian waters.

Senator Denis: But are there ferry-boats which start from Canadian waters and which arrive in another country?

Mr. Geoffrion: They do not cross Canadian waters. To cross Canadian waters is to start from one end to go to the other. The simple fact is it is the only thing it can do, to start from one end to go to the other. When you cross the street, you start from one pavement and you go to the other. Canadian waters . . .

Senator Greene: A ship which goes from Kingston to an American port on the other side of the St. Lawrence River, does not cross Canadian waters.

Mr. Geoffrion: Yes, it probably does it, both American and Canadian waters.

[Text]

Le sénateur Langlois: Il ne va pas d'une extrémité à l'autre des eaux canadiennes, comme vous l'avez laissé entendre tout à l'heure.

Me Geoffrion: Oui, oui.

Le sénateur Langlois: Voyons donc, c'est de l'imagination, ça.

Me Langlois: Kingston est en Ontario, maître Geoffrion.

Me Geoffrion: Oui, exact.

Me Langlois: Je ne suis peut-être pas très bon en français, mais je connais ma géographie.

Me Geoffrion: Non, mais moi, je ne suis pas un spécialiste en droit maritime.

Me Kerby: Bien, cela pose un problème.

Me Langlois: Parce que il y a des catégories de navires dont la fonction est d'agir simplement comme traversiers. Vous avez par exemple, à Québec les bacs transbrodeurs. Ce sont des navires dont les certificats de navigabilité, d'ailleurs, sont limités simplement à traverser. Vous avez ensuite un nombre incroyable de traversiers dont le port d'origine est un port canadien et l'autre port est un port américain. On a qu'à penser à Yarmouth et Bar Harbour. On peut passer sur la côte ouest. Il y a même des traversiers entre l'Île de Vancouver et certains ports américains. Il y en a plusieurs sur les Grands Lacs, ma crainte, c'est que, si on ne met pas les qualificatifs—d'autant plus que la théorie de «innocent passage» c'est une théorie qui est restrictive de la souveraineté canadienne. Donc, il faut s'assurer qu'on lui donne toute la valeur qu'elle mérite, mais pas plus, non plus, et de façon à ne pas enlever aux tribunaux un pouvoir de contrôle des navires qui ne sont pas strictement à l'intérieur de la limite de cette doctrine-là. D'autant plus que le droit public, actuellement, a tendance à limiter cette doctrine du passage innocent.

Me Geoffrion: Alors, j'ai aucune objection à ce que l'on nous donne une autre traduction ici.

Le sénateur Denis: Bien, qu'on l'ajoute à la partie française.

Me Geoffrion: Bien, on va faire une traduction complète. On va remplacer 45 et 46, de la page 4 de la version française, par ceci

«passer désigne le fait pour un navire qui ne fait pas route vers un port canadien ou pour un navire qui ne provient pas d'un port canadien, de passer dans les eaux canadiennes;»

Est-ce que c'est correct?

Me Langlois: En première lecture, ça m'irait.

Le sénateur Eudes: Bien, en anglais, «passage means the passage of a ship». Est-ce que le fait—

Me Geoffrion: Le fait de passer, vous voulez dire.

Me Langlois: Ce pourrait être le passage.

Me Geoffrion: C'est la seule raison pour laquelle on n'emploie pas le terme qui est déjà dans la définition elle-même.

Me Langlois: Sauf qu'en anglais on l'utilise. On dit «on passage, means the passage».

[Traduction]

Senator Langlois: It does not go from one end of Canadian waters to the other, as you have implied earlier.

Mr. Geoffrion: Yes, yes.

Senator Langlois: Come on, it is a product of your imagination.

Mr. Langlois: Kingston is in Ontario, Mr. Geoffrion.

Mr. Geoffrion: Yes, this is correct.

Mr. Langlois: I may not be very good in French, but I know my geography.

Mr. Geoffrion: No, but I am not a specialist in maritime law.

Mr. Kerby: Well, this creates a problem.

Mr. Langlois: Because there are types of ships which are simply used as ferry-boats. You have, for instance, in Quebec the train ferries. They are ships the seaworthiness certificates of which are, in fact, simply limited to cross. Then, you have an unbelievable number of ferry-boats the home port of which is a Canadian port and the other one is an American port. You just have to think of Yarmouth and Bar Harbour. You can cross to the west coast. There are even ferry-boats crossing between Vancouver Island and some American ports. There are several of them on the Great Lakes. My fear is that if we do not put the qualifiers, chiefly since the proposition of "innocent passage" is a proposition which restricts Canadian sovereignty. Therefore, we must make sure that we give it all the value it deserves, but no more, either and in order not to take away from the courts a power of control of the ships which are not strictly within the limit of that doctrine. Especially since public law, now, has a tendency to limit this doctrine of innocent passage.

Mr. Geoffrion: Then, I have no objection to their giving us another translation here.

Senator Denis: Then, add it to the French version.

Mr. Geoffrion: Well, we will make a complete translation. We will replace 45 and 46, of page 4 of the French version by this:

«passer» désigne le fait pour un navire qui ne fait pas route vers un port canadien ou pour un navire qui ne provient pas d'un port canadien, de passer dans les eaux canadiennes;»

is it correct?

Mr. Langlois: In first reading, it would do for me.

Senator Eudes: Well, in English, "passage means the passage of a ship". Does the fact . . .

Mr. Geoffrion: The fact of passing, you mean.

Mr. Langlois: It could be the passage.

Mr. Geoffrion: It is the only reason why we do not use the word which is already in the definition itself.

Mr. Langlois: Except that in English they use it. They say "on passage, means the passage".

[Text]

Me Kerby: Bien, en définissant un mot, on peut employer le mot qu'on définit.

Mr. du Plessis: That is not a rule that is always followed in legislation. It may be a rule for dictionaries, but not necessarily for bills.

Me Geoffrion: Maintenant, on passe à la définition de bateau, un navire, «ship», à la page 4. Je crois que Me Kerby va vous expliquer—il y a un point qui a été souligné, par M. Barry, je crois dans la question de—

Me Kerby: Alors, là, on a plusieurs définitions.

Me Geoffrion: Oui.

Me Kerby: Donc, on a plusieurs définitions. Cette définition s'explique par le fait que la loi a été modifiée à plusieurs reprises, et qu'on a distribué la traduction à plusieurs traducteurs. Alors, il se trouve que la définition ne se retrouve pas mot à mot, mais elle traduit la même idée, mais il n'y a pas d'uniformité effective. C'est parce que le projet de loi a fait l'objet de beaucoup de modifications, et il est arrivé que ce n'est pas le même traducteur qui a traduit toutes les modifications.

Me Geoffrion: Il y a une erreur que je tiens à souligner—cela n'a pas été soulevé—mais, à l'item 8 de la page 16 du bill, il y a une faute d'impression qui devient une faute de fond, aussi. Dans la définition d'un navire, en regard de la loi sur l'indemnisation des marins marchands, on a désigné tout espèce de bâtiments, bateaux ou embarcations utilisés, ou pouvant être utilisés exclusivement, ou particulièrement, ce qui est complètement incorrect. Ce devrait être changé au moins partiellement.

Me Langlois: Monsieur le président, avec respect, je pense que, s'il y a eu des modifications à différentes époques, comme on nous introduit une nouvelle définition de navire, et que l'on prend la peine de faire des amendements de concordance à d'autres lois, et qu'il semble, évidemment dans l'intention du législateur, qu'un navire ait le même concept dans chacune de ces lois qui sont traduites, ou qui sont amendées par concordance, on devrait retenir une seule et même définition partout.

Comme nous l'avons souligné, Me Barry et moi, la première difficulté avec la version française de «navire», est que, dans le texte même de l'article 3 du Code, à la page 4, au haut de la page, la version française, qu'on omet dans le Code un élément essentiel de la définition de terme anglais «ship», à savoir «the lack of propulsion», c'est-à-dire le défaut ou l'absence de propulsion quelconque. Ensuite, lorsque l'on retrouve la même définition ailleurs, à certains endroits on utilise «désigne, et, à d'autres endroits, on utilise «comprend». Donc, il y a déjà une modification de fond. Puisque, dans un cas, la désignation est plus qu'une définition restrictive, alors qu'on prête une définition large. Ensuite les qualificatifs pour décrire le navire sont différents. Donc, la proposition que nous faisons est de retenir une définition qui nous semblerait libre, et qui rend bien la version anglaise. C'est celle que l'on retrouve dans les modifications. C'est celle utilisée dans le cadre de la loi de la Cour Fédérale, à la page 14, la modification numéro 4, qui nous semble en tous points conforme à la version anglaise. C'est

[Traduction]

Mr. Kerby: Well, by defining a word, you can use the word you define.

Mr. du Plessis: Ce n'est pas une règle qui a toujours été suivie dans les textes législatifs. Il est possible que ce soit une règle pour les dictionnaires, mais pas nécessairement pour les projets de loi.

Mr. Geoffrion: Now, we move to the definition of ship, un navire "ship" on page 4. I think Mr. Kerby is going to explain it to you, there is a point which has been emphasized by Mr. Barry, I think in the matter of . . .

Mr. Kerby: Then there, we have several definitions.

Mr. Geoffrion: Yes.

Mr. Kerby: Therefore, we have several definitions. This definition is accounted for by the fact that the act was amended several times, and that the translation was made by several translators. Therefore, it happens that the definition is not exactly the same, but it reflects the same idea, but there is no real uniformity. It is because several amendments were made in the bill, and it happened that it was not the same translator who translated all the amendments.

Mr. Geoffrion: There is a mistake I wish to point out, it has not been raised, but in item 8 on page 16 of the Bill, there is a misprint which also becomes an error of substance. In the definition of ship, opposite the Merchant Seamen Compensation Act, they designated "any description of vessel, boat or craft used or capable of being used solely or partly", which is completely incorrect. This should be changed at least partly.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, in all respect, I think there have been amendments at different times, since they introduce a new definition of ship, and they take the trouble to make amendments in other acts for consistency, and that it seems obviously, in the legislator's intentions, that a ship should have the same concept in each of the acts which are translated, or which are amended for consistency, they should retain the same definition everywhere.

As we pointed out, Mr. Barry and myself, the first difficulty with the French version of "ship", is that in the very text of Section 3 of the Code, on page 4, at the top of the page, the French version, they leave out of the Code an essential element of the definition of the English word "ship", namely "the lack of propulsion". Then, while we find the same definition elsewhere, at some places they use in the French version «désigne» and in some other places, they use «comprend». Therefore, there is already a change in substances. Since, in one case, the designation is more than a restrictive definition, while they give a broad definition. Then, the qualifiers to describe the ship are different. Therefore, we suggest that we should retain a definition which would seem free and which renders well the English version. It is the one we find in the amendments. It is the one which is used under the Federal Court Act, on page 14, amendment No. 4, which seems to us completely consistent with the English version. It is the one we should find both on page 4 and in the other amendments on pages 16 and the

[Text]

celle-ci qui devrait se retrouver, à la fois à la page 4, et dans les autres amendements aux pages 16 et suivantes, de l'annexe 1—pardon, 13 et suivantes de l'annexe 1. Sinon, comme le soulignait le sénateur Greene, les tribunaux vont se demander pourquoi, par exemple, dans la loi de l'impôt, la notion de «navire» est rendu différemment que dans le Code Maritime. Il faut qu'il y ait une intention.

Me Geoffrion: Quant à la définition de «navire», à la page 4, je crois bien qu'elle est correcte, qu'il n'y a aucune erreur dans celle de «navire». Dans cette définition, il n'y en a pas, parce qu'on dit «indépendamment de son mode de propulsion», ce qui veut dire qu'on ne tient pas compte du mode de propulsion. Qu'il y en ait ou qu'il y en ait pas. Si vous n'en tenez pas compte, cela n'entre pas en ligne de compte.

Me Langlois: Encore là, peut-être que M^e Geoffrion n'a pas eu l'occasion de plaider des causes—on a eu justement à faire face aux critères des qualifications de navires. Les tribunaux, si on tient compte de la jurisprudence actuelle, je dirais, serait enclin de dire, si nous parlons indépendamment de son mode de propulsion, que la propulsion est un élément de la définition et, si elle est absente, bien à ce moment-là, l'embarcation n'est pas un navire au sens de la définition.

M^e Barry, d'ailleurs, dans son témoignage, a donné l'exemple d'une foreuse maritime ou «drilling rigg», si vous voulez, qui vient de faire l'objet d'un jugement de la Cour Fédérale, et, malgré que ce soit un objet flottant utilisé dans la navigation, on a trouvé suffisamment d'éléments dans cette embarcation pour l'exclure de la définition de «navire».

Me Kerby: Indépendamment de son mode de propulsion.

Me Geoffrion: Indépendamment de son mode de propulsion.

Me Kerby: Indépendamment de son mode de propulsion, et, quelque soit le mode de propulsion utilisé.

Le sénateur Eudes: Ce qui veut dire, «indépendamment de son mode de propulsion», cela veut dire qu'il y a des modes de propulsion de différents genres.

M. Kerby: Oui.

Le sénateur Eudes: Pour traduire la définition, il faudrait ajouter—

M. Kerby: Que ce soit un bateau à voile, ou propulsé par un moteur, cela n'a pas d'importance, ou bien, qu'il soit hallé par un autre bateau, cela n'a pas d'importance. En utilisant ce terme, vous couvrez le bateau qui est mû par le vent, par un moteur, ou qui est tiré ou hallé par un autre bateau, quelque soit le mode de propulsion, vous couvrez tout en disant cela.

Me Langlois: Le sénateur a bien raison à ce moment-là, car le législateur anglais a parlé pour ne rien dire, puisqu'il a dit: «without regard for the method or lack of propulsion». A ce moment-là, le législateur anglais aurait pu dire: «without regard to the method of propulsion». Là, on aurait eu un texte identique.

Le sénateur Langlois: Est-ce que l'expert en traduction prétend qu'un bateau qui s'en va à la voile est propulsé? Est-ce qu'un bateau qui est remorqué est propulsé, également? Je crois que les termes ne conviennent pas du tout à la situation,

[Traduction]

others of schedule 1, pardon, 13 and the others of schedule 1. If not, as Senator Greene pointed out, the courts will wonder why, for instance, in the Income Tax Act, the concept of "ship" is rendered differently than in the Maritime Code. There must be an intent.

Mr. Geoffrion: As for the definition of "ship", on page 4, I think it is correct, there is no mistake in the definition of "ship". In this definition, there is no mistake, because they say "without regard to method of propulsion" which means they do not take into account the method of propulsion, whether there is propulsion or not. If you do not take it into account, it does not come in.

Mr. Langlois: There again, perhaps Mr. Geoffrion has not had the occasion of defending cases, in fact they have had to face criteria on qualifications of ships. The courts, if we take into account present jurisprudence, I would say, would be inclined to say, if we say without regard to its method of propulsion, that the propulsion is an element of the definition and, if it is absent, then, a craft is not a ship in the meaning of the definition.

In fact, Mr. Barry in his testimony, has given the example of a drilling rig, on which the Federal Court made a ruling, and although it is a floating object used in navigation, they found sufficient elements in this craft to exclude it from the definition of "ship".

Mr. Kerby: Without regard to its method of propulsion.

Mr. Geoffrion: Without regard to its method of propulsion.

Mr. Kerby: Without regard to its method of propulsion, whatever method of propulsion it used.

Senator Eudes: Which means, "without regard to its method of propulsion", which means that there are different kind of methods of propulsion.

Mr. Kerby: Yes.

Senator Eudes: To translate the definition, we should add . . .

Mr. Kerby: Whether it is a sailing boat, or it is propelled by an engine, it doesn't matter or whether it is towed by another ship, it does not matter. By using the word, you cover the boat which is pushed by the wind, by an engine, or which is towed by another ship, whatever method of propulsion, you cover everything by saying that.

Mr. Langlois: The senator is right, then the English legislator said something meaningless, since it is written: "without regard for the method or lack of propulsion". Then, the English legislator should have said: "without regard to the method of propulsion". There, we would have had an identical text.

Senator Langlois: Does the expert in translation claim that a ship which uses a sail is propelled? A ship which is being tugged, is it propelled also? I think those words are not at all suitable for the situation, because, when another ship is tugged by another, it is not propelled, it is tugged.

[Text]

parce que, lorsqu'un bateau est tiré par un autre bateau, il n'est pas propulsé, il est tiré.

Me Kerby: Bien oui, c'est un déplacement.

Le sénateur Langlois: Pas nécessairement, ce n'est pas seulement qu'un déplacement, c'est la façon de le déplacer.

Le sénateur Denis: Il y a le terme "mu".

Le sénateur Langlois: Le terme "mu" est beaucoup mieux que «propulsé».

Le sénateur Denis: Le terme «en tirant», ou «en poussant», c'est «mouvoir».

Me Kerby: Laissez-moi vous expliquer la position du Ministère de la Justice. Cette loi a été traduite il y a plus de six ans, et elle a fait l'objet de nombreuses modifications au cours des temps. Elle a été traduite au moment où M^e Geoffrion et moi-même n'avons pas eu à travailler dessus. Ce que l'on prétend, on ne dit pas que l'uniformité y est, elle n'y est pas.

Le sénateur Langlois: On l'a recherché ensemble.

Me Kerby: On ne dit pas qu'elle y est, on la recherche, elle n'y est pas. Ce que nous disons, c'est que les modifications qui auraient dû être faites ne sont pas des modifications de fond. Le texte est valable. On peut le modifier, mais il est valable. C'est ce que nous disons. Mais, nous pensons qu'il faudrait qu'il y ait uniformité. Mais, les conditions de travail ne nous ont pas permis de l'avoir, et c'est pour cela que nous pensons qu'il faudrait l'avoir, nous. Il y a un Office de revision qui a été créé à cette fin, et nous pensions, réellement, que c'est à ce moment-là que nous pourrions obtenir l'uniformité, parce que les définitions contenues dans cette loi peuvent être retrouvées dans n'importe quelle autre loi, des lois qui ont été produites en six, sept ou huit années d'intervalle et par des traducteurs différents. De plus, quand on pense qu'il peut y avoir quatre ou cinq équivalents français, et qu'il n'est pas facile, à brûle pourpoint, de donner une traduction exactement équivalente à celle donnée, il y a cinq ou six ans, alors, il n'y a pas d'uniformité.

Le sénateur Langlois: Je comprends votre position, mais nous allons commencer par ce bill, et, s'il y a opportunité, à date, d'améliorer le texte, on devrait le faire. C'est notre devoir de le faire.

Me Kerby: Oui, ce n'est pas moi qui vous dit que vous le ferez, mais c'est moi qui apporte des définitions de «navire» dans d'autres lois, mais qui n'y sont pas ici. Vous le ferez, mais c'est moi qui apporte les définitions, et, si vous voulez l'uniformité, en faisant cela, ça prendrait huit ans.

Me Langlois: Déjà cette loi-ci modifie d'autres lois, pour avoir le même concept de «navire». Sinon, l'annexe 1 n'a aucun sens. L'annexe 1 est là parce que ce sont les modifications qui sont requises, de telle sorte que les modifications du Droit Maritime se répercutent dans des lois où le même concept, le même objet qu'on appelle «navire» doit être traité. Le point de vue de notre client est que, au moins dans ces lois, on devrait retrouver une seule version française, de façon à ce qu'il y ait uniformité, à ce moment-là, et on vous propose d'utiliser une de vos expressions françaises, celle qui est la plus explicite et qui rendrait bien le concept anglais. Cela nous semble une

[Traduction]

Mr. Kerby: Yes, it is a movement.

Senator Langlois: Not necessarily, it is not only a movement, it is the way it moves.

Senator Denis: There is the word "moved".

Senator Langlois: The word "moved" is better than "propelled".

Senator Denis: The word "by tugging" or "by pushing", is "to move".

Mr. Kerby: Let me explain to you the Department of Justice's position. This act has been translated more than six years ago, and over the years many amendments were introduced. It was translated when Mr. Geoffrion and myself did not have to work on it. What they claim, we do not say that it has uniformity, it is not true.

Senator Langlois: We searched for it together.

Mr. Kerby: We say there is not any uniformity, we look for it, there is none. What we are saying is that the amendments that could have been brought are not substantive amendments. The text is valid. It can be modified but it is valid. This is what we can say. But, we think that there should be some uniformity. However, working conditions have not enabled us to achieve it and this is the reason why we think that we should do so now. A Review Office has been created to this end and we really thought that we would reach uniformity at that time because the definitions contained in this legislation may be found in any other act, in fact, in all the acts that have been translated at intervals of six, seven or eight years by different translators. Moreover, when you know that there can be four or five French equivalents, and that it is not easy to give off-hand translation exactly equivalent to that given five or six years before, then there is no uniformity.

Senator Langlois: I understand your point of view but we shall begin with this Bill, and if, to date, we have an opportunity to improve the text, we should do it. It is our duty to do it.

Mr. Kerby: Yes, I am not telling you to do it but I am giving you definitions of the word "navire" which are to be found in other acts but not here. You will do it but I am bringing the definitions and if you want uniformity, doing it yourself would take eight years.

Mr. Langlois: This Bill already amends other acts in order to set the same concept of "navire". Otherwise, Annex 1 is meaningless. Annex 1 is here because it contains the modifications required in order that the amendments to the Maritime Code may be reflected in the acts where the same concept is to be found, the same object called "navire" should be treated. Our client's point of view is that, at least in those acts, we should find only one French version, so that there would be uniformity and we suggest to use one of your French expressions, the most precise one which would correctly translate the English concept. At this point, this discussion seems to us

[Text]

discussion qui est un peu spécieuse, à ce moment-ci. De plus, je voudrais expliquer au traducteur que, en droit maritime, encore là, il y a des particularités. Le navire traduit un objet bien précis. Il y a un objet naviguant, plus qu'un navire, en affaires maritimes. Il y a les embarcations qu'on a rendues par l'expression anglaise «vessel», qui est une expression plus générale. L'expression «navire», qu'on traduit par «ship», est une catégorie d'embarcation; «it is a class of vessel».

En partant de ce principe-là, les tribunaux font bien attention de s'assurer que l'objet qu'ils observent rencontre tous les critères de qualification pour être un navire, plutôt qu'une simple embarcation. C'est pourquoi tous les éléments de la définition sont importants, même avec l'ancienne définition, il y a des centaines d'arrêêts, canadiens et anglais, mais, on a pris le soin de ne pas traiter de cette définition et, dans chaque cas, on rencontrait bien les critères descriptifs de «navire» parce que, à un «navire», on lui donne des privilèges. On lui donne le privilège d'enregistrement, d'immatriculation. On lui donne le privilège de l'hypothèque. On lui donne le privilège d'une certaine personification judiciaire, au moment où on le poursuit dans des actions *ad valorem*. C'est un concept qu'il faut définir avec grand soin. Tout ce que nous vous demandons, c'est d'utiliser une seule version française, mais qu'elle soit le plus explicite possible. Croyez-vous, la propulsion est importante.

Mr. du Plessis: Is the main concern at the moment the fact that the words "or lack of" have not been translated in the French definition, or is it the word "destiné" that is the problem?

Mr. Langlois: The concern, sir, is that since it has been felt necessary to amend consequentially other acts because of the new definition being introduced of "ship", we should have one version used throughout.

Mr. du Plessis: In all the acts?

Mr. Langlois: Yes. That is the first point. The second point is, if in the general law—in other words, the Maritime Code—we had a comprehensive definition, with the word "comprehend," which means "includes," instead of "means" then, the French version should also be a comprehensive definition. In the code and everywhere it is used by consequential amendment.

Our third point is that because the word "ship" is a class of vessel, and traditionally the courts have been very careful to ensure that the object they are looking at meets the strict criteria of the qualification of "ship," then the adjectives and the definition should be one version which is as explicit as possible. The suggestion we made in our brief is that the French version of the definition of "navire," for the purposes of the Federal Court Act, which is proposed by consequential amendment, should be the one used throughout.

Mr. du Plessis: At the present time we have uniformity on the English side, is that correct?

Mr. Langlois: Yes, you do. Perhaps not. I know there was one case raised where there is a difference. Mr. Barry would be able to point that out.

[Traduction]

somewhat specious. Moreover, I would like to explain to the translator that, in Maritime Law, there are specific problems. Ship is the translation for a very precise object. In maritime matters we refer more to seagoing object than to a ship. There are vessels, which is a more general word. The word "navire" that is translated by "ship", is a class of vessel.

According to this principle, the courts take great care to ensure that the object they are reviewing meets all the qualifying criteria to be a ship rather than a simple vessel. This is why all the elements of the definition are important. Even with the old one there are hundreds of Canadian and English orders but great care was taken not to deal with this definition and in each case, the descriptive criteria of "ship" were met because, privileges are given to a "ship". It is given the privilege of registration, of mortgage and of legal personification when it is prosecuted in *ad valorem* actions. This concept should be defined with great care. All we are asking for is to use only one French version but it must be as precise as possible. Please believe us, the thrust is important.

M. du Plessis: S'inquiète-t-on surtout à l'heure actuelle du fait que les termes «or lack of» n'aient pas été rendus dans la définition française, ou est-ce le terme «destiné» qui est la source du problème?

M. Langlois: Nous croyons, Monsieur, puisqu'il a été jugé nécessaire de modifier corrélativement d'autres lois en raison de la nouvelle définition de «ship», qu'une même version devrait être utilisée partout.

M. du Plessis: Dans toutes les lois?

M. Langlois: Oui. C'est le premier point. Deuxièmement, si dans la loi générale—en d'autres termes, le Code maritime—nous avons une définition globale, où le terme «comprend» signifierait «includes» au lieu de «means», alors la version française donnerait elle aussi une définition globale. Dans le code et partout ailleurs, c'est utilisé comme une modification corrélatrice.

Troisièmement, comme le terme «ship» représente une catégorie de navires et que traditionnellement les tribunaux ont veillé très attentivement à respecter les critères exacts de qualification de «ship», alors les adjectifs et la définition ne devraient former qu'une version qui serait aussi explicite que possible. Nous proposons dans notre mémoire que la version française de la définition de «navire», aux fins de la Loi sur la Cour fédérale, qui est proposée comme amendement corrélatif, soit utilisée partout.

M. du Plessis: A l'heure actuelle, nous avons réalisé l'uniformité dans la version anglaise, n'est-ce pas?

M. Langlois: En effet, mais peut-être pas! Je sais qu'on a déjà soulevé une différence et M. Barry pourrait vous en parler.

[Text]

Mr. Barry: That is consequential amendment No. 7 on the Income Tax Act, which is now restrictive whereas it was not before.

Senator Greene: Surely, if there is one thing that politically those of us who have to be concerned with these mundane things should be careful of at this time, it is that the Federal Court does not try one case under the English version and come out with an opposite result, or a different result, or even a shaded different result, from that which is tried under the French version. I do not think anything could do our country more harm, in the present politically sensitive situation, than if we let loose some potentially dangerous weapon which may end up in this result at some future time. I do not think we could serve our country worse than by setting forth any such vessel.

Mr. du Plessis: Is there any problem in achieving that uniformity at the present time? Do the witnesses see any problem in making the French definitions uniform?

Mr. Geoffrion: I see no objection whatsoever.

Mr. du Plessis: Other than it would add to the number of amendments that we already have.

Me Geoffrion: Alors, la proposition se relit comme suit:

“L'article 2 de la version française du bill C-41 est modifiée en remplaçant les lignes 1 à 5, page 4, par ce qui suit: “navire” comprend toute espèce de bâtiments, bateaux ou embarcations utilisés ou pouvant être utilisés, exclusivement ou partiellement, pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas.”

Le sénateur Langlois: C'est ça.

Me Geoffrion: Cette définition devrait être répétée en regard de l'item 3, page 14, du bill, en y ajoutant “cependant”, à la fin après le mot “pas”,

dont la Couronne est propriétaire ou dont elle a la possession exclusive;

Correct? La même définition devrait se répéter pour l'item 7, à la page 15, et à l'item 8 de la page 16, parfait?

A la page 22 du mémoire de Me Langlois, à l'article 6, page 10 du Bill, je crois que le tout se résume à une faute d'orthographe. A la ligne 33, le dernier mot “immatriculée”.

Le sénateur Denis: Quelle page?

Me Geoffrion: Page 10, ligne 33, le dernier mot “immatriculée” devrait avoir un “s” au lieu d'un “e”. A ce moment là, le mot—

Le sénateur Langlois: Au masculin pluriel.

Me Geoffrion: Au masculin pluriel. Alors, à ce moment-là, le mot “immatriculés” va s'appliquer tant aux navires qu'à la petite embarcation.

Me Langlois: Je m'excuse. Je ne peux pas être d'accord parce que l'on a le subjonctif, et, comme l'adjectif s'appliquerait à l'un ou l'autre, je doute fort que la grammaire mette un “s”. Je serais d'accord avec le masculin mais, le masculin pluriel—

[Traduction]

M. Barry: Il s'agit de la modification corrélative n° 7 de la Loi et l'impôt sur le revenu, qui est maintenant restrictive, alors qu'elle ne l'était pas auparavant.

Le sénateur Greene: Certaines, tous ceux qui suivant de près la politique et qui y participent savent l'importance d'éviter à tout prix que la Cour fédérale ne rende des jugements différents selon qu'elle instruira les cas en fonction de la version française ou anglaise, même s'il ne s'agissait que de nuances très faibles. Nous ferions le plus grand tort à notre pays dont la situation politique actuelle est déjà précaire, si nous laissions dans ce texte de loi des dispositions ambiguës qui risqueraient de tout remettre en question tôt ou tard. Le plus bel exemple en est cette définition de navire.

M. du Plessis: Est-il difficile de réaliser cette uniformité à l'heure actuelle? Les témoins jugent-ils qu'il est difficile d'uniformiser les définitions françaises?

Me Geoffrion: Je n'y vois aucune difficulté.

M. du Plessis: Mais ce serait ajouter au nombre de modifications que nous avons déjà apportées.

Me Geoffrion: Then, the motion reads as follows:

“Clause 2 of the French version of Bill C-41 is amended by striking out lines 22 to 26, on page 5, and substituting the following therefore:” «navire» comprend toute espèce de bâtiments, bateaux ou embarcations utilisés ou pouvant être utilisés, exclusivement ou partiellement, pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas.»

Senator Langlois: That is right.

Me Geoffrion: This definition should be repeated across item 3, on page 14 of the Bill, adding “cependant”, at the end, after the word “pas”,

“That is owned by or is in the exclusive possession of the Crown”.

Is that correct? The same definition should be repeated for item 7, on page 15, and item 8, on page 16, is that right?

Page 22 of M^e Langlois brief, I think that in clause 6, on page 10 of the Bill, it all boils down to a spelling mistake. On line 33, the last word “immatriculée”.

Senator Denis: On what page?

Me Geoffrion: On page 10, line 33, there should be an “s” instead of an “e” at the end of the last word “immatriculée”. Then, the word . . .

Senator Langlois: In the plural of the masculine.

Me Geoffrion: In the plural of the masculine. Then, the word “immatriculée” would apply to ships as well as to small crafts.

Me Langlois: I'm sorry but I cannot agree because we have a subjunctive, and as the adjective would apply to the one or the other, I strongly doubt that there should grammatically be an “s”. I would agree with the masculine but not with a plural of the masculine . . .

[Text]

Me Kerby: Vous avez droit d'employer le pluriel, comme c'est écrit. Le contraire, lorsque vous employez le pluriel, le masculin pluriel, il faut bien remarquer qu'on couvre les deux mots, les deux mots singuliers, et le masculin et le féminin.

Me Langlois: Monsieur le président, la difficulté ici est que le texte anglais, où on aurait pu atteindre le même résultat, a pris soin d'être explicite et de faire la distinction spécifique entre la phrase qui s'applique aux navires qui dépassent dix mètres de longueur, et ceux qui ne le dépassent pas. En faisant ici ce que j'appellerais un jeu d'accord de grammaire, avec respect, et ce serait sujet à interprétation, je me demande quel inconvénient il y aurait, plutôt, à rédiger le texte français dans une forme qui serait aussi explicite que la version anglaise, en ajoutant après le mot «navire», que vous retrouvez à la ligne 31, les mots «immatriculés sous pavillon canadien, s'ils dépassent dix mètres de longueur», et, ensuite, enchaîner avec les lignes 32 et suivantes telles qu'on les retrouve, de sorte que l'on aurait deux membres de phrases: le premier s'appliquant aux navires qui dépassent dix mètres de longueur, et un deuxième membre qui s'applique aux autres, comme dans la version anglaise. De telle sorte qu'on n'aurait pas à se demander si l'accord est bon ou pas bon, si c'est une erreur de grammaire du texte de loi.

Me Kerby: Si vous tenez à préciser, dans le texte anglais, cela, c'est autre chose. Mais, je prétends que, grammaticalement, vous avez le droit de faire l'accord au pluriel, vous avez le droit de faire l'accord au féminin avec deux mots, séparément, ou que l'on use l'un ou l'autre, se dit ou se disent, vous pouvez faire l'accord. Ici, je préfère faire l'accord, parce que, quand on a un masculin pluriel, on montre bien que l'adjectif s'applique aux deux termes, le terme singulier masculin, et le terme singulier féminin.

Le sénateur Langlois: Alors, si vous avez la faculté de faire l'accord ou non, votre texte devient bien moins clair.

Me Kerby: Oui, d'accord, oui.

Me Langlois: Je ne crois pas qu'il y ait erreur de fond, mais la difficulté c'est que, comme on a la faculté de faire l'accord ou pas, le texte est beaucoup moins clair en français qu'en anglais. Je ne conteste pas ce que vous dites, mais je crois que le texte est beaucoup moins clair. Il se pourrait alors qu'il y a peut-être une erreur grammaticale, et on peut se demander pourquoi les deux textes ne sont pas tout à fait aussi explicites l'un que l'autre.

Le sénateur Greene: Est-ce que vous voulez m'aider avec ceci? Est-ce que le mot «navire» veut dire quelque chose de différent dans le «Federal Court Act», que cela veut dire dans l'Acte maritime?

Me Langlois: Non.

Me Geoffrion: Non, c'est la même chose.

Senator Greene: In the Federal Court Act the word "ship" is defined in English and is then translated to "navire", which attempts to translate what is meant by "ship" in the English section.

[Traduction]

Mr. Kerby: You are allowed to use the plural as it is written. On the contrary, when you are using the plural—the plural of the masculine—it must be noted that the two words are covered, the two singular words, and one is a masculine—and the other a feminine.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, the difficulty here is that the English version, where the same result could have been reached, is quite precise and makes specific distinction between the phrase which applies to ships exceeding ten meters in length and those not exceeding ten meters in length. By playing—what I would respectfully call a grammatical game—and this would be subject to interpretation—I wonder what disadvantage there would be to draft instead the French text in a form that would be as clear as the English version, adding after the word "navire" that is on line 31, the words, "immatriculés sous pavillon canadien, s'ils dépassent dix mètres, de longueur", and then, carry on with line 32 and the following lines as they are to be found, so that we would have two phrases in the sentence: the first one applying to ships exceeding ten meters in length and the second one applying to the others, just like in the English version. Thus, we would not have to wonder whether or not the concordance is right, whether there is a grammatical mistake in the legislation.

Mr. Kerby: If you insist on specifying anything in the English text, it is another matter. But I maintain that grammatically, you are allowed to have a plural concordance, you are allowed to make the concordance in the feminine with two words separately, with one or the other; you can have that concordance. Here, I prefer to have that concordance because when you have masculine plural, it means that the adjective apply to both words in the singular, one being masculine and the other feminine.

Senator Langlois: Then, if you can have that concordance or not have it, your text becomes less clear.

Mr. Kerby: Yes, that is right.

Mr. Langlois: I do not think that there is a basic mistake but the difficulty is that when you can have a concordance or not have it, the text is much less clear in French than it is in English. I do not question what you are saying but I think that the text is much less clear. There may be then a grammatical mistake and we may wonder why one text is not quite so explicit as the other.

Senator Greene: Would you like to help me with this? Does the word "navire" mean something different in the "Federal Court Act" and in the Maritime Code?

Mr. Langlois: No, it does not.

Mr. Geoffrion: No, it is the same thing.

Senator Greene: Dans la Loi sur la cour fédérale, le mot «ship» est défini en anglais, puis il est rendu en français par «navire» qui tente de traduire ce que signifie «ship» dans l'article anglais.

[Text]

Le sénateur Langlois: Sénateur Greene, dans cette clause, on fait la distinction entre deux classes de navires, de «ship»: le navire de dix mètres, et le navire de dix mètres et plus. C'est là qu'il est important d'être très spécifique, ce que le texte français ne fait pas.

Le sénateur Greene: Il n'y a pas deux mots français, un «ship» c'est un «navire».

Le sénateur Langlois: Non, non, mais je comprends.

Le sénateur Greene: Comme dans la Federal Court Act.

Le sénateur Langlois: On a «vaisseau» en français, comme vous avez «vessel» en anglais.

Me Langlois: Peut-être que, si je lisais tout l'article 6, paragraphe 1, avec la modification que je propose, on verrait le sens de «navire».

Tout navire immatriculé au Canada en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, avant l'entrée en vigueur du Livre II du *Code maritime*, est réputé, à l'entrée en vigueur de ce Code, être un navire immatriculé sous pavillon canadien, s'il dépasse dix mètres de longueur, ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur, une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, et, sauf modification conforme au *Code maritime*, etc.—

Le sénateur Eudes: C'est la traduction exacte de l'anglais.

Me Langlois: Oui.

Le sénateur Eudes: Nous ne sommes pas ici pour faire de la grammaire ou de la littérature.

Me Langlois: Il s'agit de «bateau», «navire».

Le sénateur Denis: Bâtiment, bateau ou embarcation.

Me Langlois: Au contraire, on rend la version française aussi explicite que la version anglaise.

Mr. du Plessis: Do you agree with that proposal? I mean, from a linguistic point of view, you see no problems.

Me Geoffrion: Moi, je ne vois pas d'erreur de fond, ici, mais, si on veut le rendre plus clair, on peut proposer une modification.

Le sénateur Denis: Oui, c'est ça.

Me Geoffrion: Alors, remplacer, excusez-moi, alors le paragraphe 6(1), de la version française du Bill C-41, est modifié en remplaçant la ligne 30, 31, page 10, par ce qui suit:

l'entrée en vigueur de ce Code, être un navire immatriculé sous pavillon canadien, s'il dépasse dix mètres de longueur.

B1-(3), page 21, ligne 22, c'est une erreur d'impression, il manque un «e» au mot «équivalents».

Le sénateur Langlois: M^e Geoffrion, avec l'amendement que vous suggérez, dans ce cas ici, «immatriculé» devrait être au féminin.

Me Geoffrion: Au féminin, excusez, oui, vous avez raison. C'est pour cela que je ne l'ai pas changé. Il n'y a pas d'amendement.

[Traduction]

Senator Langlois: Senator Greene, in this clause, a distinction is made between two classes of "ship": the ship not exceeding 10 meters in length and the ship exceeding 10 meters in length. That is where it is very important to be very specific, which is lacking in the French version.

Senator Greene: There are not two words in French, a "ship" is a "navire".

Senator Langlois: No, no, but I understand.

Senator Greene: As in the Federal Court Act.

Senator Langlois: We have "vaisseau" in French and "vessel" in English.

Mr. Langlois: Maybe if I could read subclause 6.(1), entirely with the amendment I propose, we would understand the meaning of "navire".

"Tout navire immatriculé au Canada en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, avant l'entrée en vigueur du Livre II du *Code maritime*, est réputé, à l'entrée en vigueur de ce Code, être un navire immatriculé sous pavillon canadien, s'il dépasse dix mètres de longueur, ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur, une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, et, sauf modification conforme au *Code maritime* etc.—

Senator Eudes: This is the exact translation of the English version.

Mr. Langlois: Yes.

Senator Eudes: We are not here to study grammar or literature.

Mr. Langlois: It is a matter of "bateau", "navire".

Senator Denis: Bâtiment, bateau ou embarcation.

Mr. Langlois: On the contrary, we are making the French version as explicit as the English one.

Mr. du Plessis: Êtes-vous d'accord avec cette suggestion? Je veux dire, du point de vue linguistique, ne voyez-vous aucune difficulté?

Mr. Geoffrion: As for me, I do not see here any fundamental error but if we want to make it clearer, we can propose an amendment.

Senator Denis: Yes, let us do that.

Mr. Geoffrion: We should then say that subclause 6.(1) of the French version of bill C-41, is amended by replacing lines 30 and 31, page 10 by the following:

l'entrée en vigueur de ce Code, être un navire immatriculé sous pavillon canadien, s'il dépasse dix mètres de longueur.

In B1-3, page 21, line 22, there is a misprint, there is an "e" missing in the word "équivalents".

Senator Langlois: Mr. Geoffrion, with the amendment you are proposing, here, "immatriculé" should be feminine.

Mr. Geoffrion: Feminine, excuse me, indeed you are right. This is why I didn't change it. There is no amendment.

[Text]

Me Kerby: Ce n'est pas modifié.

Le sénateur Langlois: Oui, parce qu'on l'avait déjà modifié.

Me Kerby: Oui, pardon.

Me Geoffrion: Alors, B1-3.(1) c'est une erreur d'impression, puisqu'il manque un «e» à «équivalents».

Me Langlois: Pardon, on a sauté, je crois.

Me Geoffrion: Non, je ne crois pas.

Me Langlois: Le numéro 18, nous avons souligné que l'article 6, paragraphe 3, de la version française était moins explicite que la version anglaise.

Me Geoffrion: Ah, vous avez raison, à la page 10.

Me Langlois: A la page 11.

Me Geoffrion: A la page 11, excusez-moi.

Me Langlois: Parce que la version anglaise, encore, comme dans le cas du paragraphe 1, faisait une distinction très nette entre les navires de plus de dix mètres, et les navires de moins de dix mètres, les seconds étant des «embarcations» plutôt que des «navires». Ensuite, comme il s'agit d'un privilège transitoire, pour permettre à ceux qui ont déjà des «navires», des «embarcations immatriculés» de ne pas perdre de droits par l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, avec ses dispositions plus strictes quant à la propriété, la version anglaise prend bien soin de dire que les privilèges transitoires sont spécifiques aux navires qui étaient enregistrés, en disant «in respect of that ship only» aux lignes 19 et 20, qualification, avec respect, qui est rendue de façon très faible dans le texte français, par simplement la particule «ce», «de ce navire».

Me Geoffrion: Excusez-moi, c'est parce que, dans votre mémoire, vous mentionnez l'alinéa 2.

Me Langlois: C'est une erreur de mon mémoire. C'est une comédie d'erreurs.

Me Geoffrion: Excusez-moi, nous ne l'avions pas remarqué.

Me Langlois: Donc, dans mon témoignage, l'autre fois, j'ai corrigé cette erreur. Ce que j'avais proposé, c'est que, à la ligne 18, pardon, 19, après le verbe «est» on ajoute «à l'égard de ce navire seulement». Ensuite, on remplace la ligne 21 par ceci:

Voulues pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien, si ce navire dépasse dix mètres de longueur ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien.

Cela se continuerait avec la ligne 25

tout en étant réputé, pour l'application de l'article B11-58 du *Code maritime*, l'être tant que son statut au sens de l'article B11-19 de ce *Code* n'est pas modifié.

De telle sorte que la définition entière, c'est-à-dire l'alinéa 3, se lirait comme ceci, en entier:

Le propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* avant l'entrée en vigueur de la présente loi, (pardon) de la présente loi, est, à l'égard de ce

[Traduction]

Mr. Kerby: It is not amended.

Senator Langlois: Yes, because it had already been amended.

Mr. Kerby: Yes, I am sorry.

Mr. Geoffrion: Then, in B1-3.(1) there is a misprint error, since there is no "e" at the end of the word "équivalents".

Mr. Langlois: Excuse me, I think we have missed something.

Mr. Geoffrion: No, I don't think so.

Mr. Langlois: On No. 18, we did note that clause 6, subclause 3, of the French version was less explicit than the English version.

Mr. Geoffrion: Yes, you are right, it is on page 10.

Mr. Langlois: On page 11.

Mr. Geoffrion: On page 11, I am sorry.

Mr. Langlois: Because the English version, again, as in the case of subclause 1, made a very clear distinction between a ship exceeding ten meters in length and a ship not exceeding ten meters in length, the latter being an "embarcation" rather than a "navire". Then, since it is a transitory privilege, to prevent that those who already own some "navires", some "embarcations immatriculées" lose their rights by the coming into force of the new act, with its stricter provisions regarding ownership, the English version takes the precaution to say that the transitory privileges are specific to the ships that were registered, through this expression "in respect of that ship only" at lines 19 and 20. This qualification, with respect, has been very weakly translated in French, simply by the mere particle "ce", "de ce navire".

Mr. Geoffrion: Excuse me, it is because in your brief, you mentioned paragraph 2.

Mr. Langlois: It is an error in my brief. In fact, it is full of them.

Mr. Geoffrion: Excuse me, we had not noticed it.

Mr. Langlois: So, in my evidence, the other day, I corrected this mistake. I proposed that on line 18, excuse me 19, after the verb "est", we should add "à l'égard de ce navire seulement". Then, we would replace line 21 by the following:

voulu pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien, si ce navire dépasse dix mètres de longueur ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien.

This would be followed by line 25:

tout en étant réputé, pour l'application de l'article B11-58 du *Code maritime*, l'être tant que son statut au sens de l'article B11-19 de ce *Code* n'est pas modifié.

So that the complete definition, that is to say paragraph 3, would read as follows:

Le propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* avant l'entrée en vigueur de la présente loi, (excuse me) de la présente loi, est, à l'égard de

[Text]

navire seulement, dès l'entrée en vigueur du Livre II du *Code maritime*, réputé remplir les conditions voulues pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien, si ce navire dépasse dix mètres de longueur ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, tout en étant réputé, pour l'application de l'article B11-58 du *Code maritime*, l'être tant que son statut au sens de l'article B11-19 de ce *Code* n'est pas modifié.

Cela semble compliqué, mais tout ce que la loi dit, c'est que, si vous aviez un navire de plus de dix mètres de longueur immatriculé sous l'ancienne loi, votre navire devient un navire immatriculé au niveau de la nouvelle loi, mais votre privilège ne s'applique qu'à ce navire-là, et il ne vaudra que tant et aussi longtemps que vous ne vous serez pas départi de votre navire, et qu'il n'y pas eu de changement dans les propriétaires. On donne le même privilège à ceux qui avaient des petites embarcations immatriculées sous l'ancienne loi.

Me Geoffrion: Alors, le paragraphe 6, je crois, de la version française du Bill C-41, est modifié en remplaçant les lignes 19 à 25, page 11, par ce qui suit:

à l'égard de ce navire seulement, dès l'entrée en vigueur du Livre II du *Code maritime*, réputé remplir les conditions voulues pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien, si ce navire dépasse dix mètres de longueur, ne dépasse pas dix mètres de longueur, ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, tout en étant réputé, pour l'application de l'article BII-58 du *Code maritime*, l'être tant que son statut au sens de l'article BII-19 de ce *Code* n'est pas modifié.

Alors, maintenant, on passe à la page 21, et à l'article BI-3. Alors que le mot à la ligne 22, le mot qu'il y a là, et c'est une erreur d'impression, ce serait supposé être «équivalente» au féminin. Le paragraphe 2: je ne crois qu'il y ait d'erreur quant au fond ici.

Me Kerby: Vous voulez remplacer par le verbe «n'affirme pas». Là, je ne suis pas d'accord avec vous parce que le verbe «affirmer» veut dire quelque chose. Il veut dire que cela a été employé surtout pour dire qu'un jugement d'une cour inférieure—tandis que là le texte n'a pas été modifié, le texte existe tel qu'il est. Simplement, il ne s'applique pas dans certains cas. Donc, il nous faut employer «déroger» seulement, il serait peut-être mieux d'ajouter «ne pas».

Me Langlois: Ce serait déjà une grande amélioration.

Me Kerby: Dans la ligne suivante, il y a un «ni» et pour ne pas faire deux négations, ce qui équivaldrait à une affirmation, je pense que cela ne nuira pas au texte que l'on ajoute «ne pas» après le «déroge». Alors, on ne change pas le «déroge», on le laisse tel quel.

Me Langlois: C'est un pas dans la bonne direction.

Me Kerby: Qu'est-ce qui vient après?

Me Geoffrion: Après, à la page 29 BI-16, franchement, je ne saisis pas la portée de votre modification. Vous voulez

[Traduction]

ce navire seulement, dès l'entrée en vigueur du Livre II du *Code maritime*, réputé remplir les conditions voulues pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien, si ce navire dépasse dix mètres de longueur ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, tout en étant réputé pour l'application de l'article BII-58 du *Code maritime*, l'être tant que son statut au sens de l'article BII-19 de ce *Code* n'est pas modifié.

That looks complicated, but all the law says is that if you had a ship exceeding ten meters in length which was registered under the previous law, your ship becomes a registered ship under the new law, but your privilege only applies to this ship, and it will be valid only as long as you have not disposed of that ship, and that there has not been any change in ownership. The same privilege is granted to those who had small crafts which were registered under the previous law.

Mr. Geoffrion: Then, subclause 6, I believe, or the French version of Bill C-41, is amended by replacing the lines 19 to 25, on page 11, by the following:

à l'égard de ce navire seulement, dès l'entrée en vigueur du Livre II du *Code maritime*, réputé remplir les conditions voulues pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien, si ce navire dépasse dix mètres de longueur, ne dépasse pas dix mètres de longueur, ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, tout en étant réputé, pour l'application de l'article BII-58 du *Code maritime*, l'être tant que son statut au sens de l'article BII-19 de ce *Code* n'est pas modifié.

Then, we turn to page 21, clause BI-3. There, on line 22, there is a misprint: the word "equivalent" should be feminine. In clause 2, I do not believe that there is any fundamental error.

Mr. Kerby: So you want to replace it with the verb "n'affirme pas". Well I don't agree with you because this verb "affirmer" means something else. This has been used mostly for judgments by the Lower Court—and the wording there was not changed, it is still the same. In other words, it cannot be used in certain cases. Therefore, we have to use "déroger", but it might be better to add "ne pas".

Mr. Langlois: Yes, this would be an improvement.

Mr. Kerby: In the following line, there is the word "ni" and so as not to have two negatives which would be equivalent to an affirmative, I think it would not change the text if we added "ne pas" after "déroge". Then, we would not be changing "déroge", we would be leaving it just as it is.

Mr. Langlois: It is a step in the right direction.

Mr. Kerby: What comes after?

Mr. Geoffrion: Well, I do not understand the reason for your change on page 29, Section BI-16. You want to replace

[Text]

changer «zone» pour mettre «endroit». Alors, «endroit» veut dire la même chose que «lieu», et on aurait «endroit, lieu ou local».

Me Langlois: C'est que c'est le même problème dans la version anglaise. C'est un droit de pénétrer dans des endroits physiques, à ma connaissance, normalement, le mot «area», dans ce contexte-là, dans les termes de droit que je connais, on utilise le mot «endroit».

Me Kerby: Ecoutez là, je ne suis pas d'accord. Vous avez «area, place and premises». Alors, moi je préfère traduire «area» par «zone», «place» par «lieu» et «premises» par «local», parce que, si vous traduisez «area» par «endroit», vous allez avoir «endroit, lieu». Alors «endroit et lieu» veulent dire la même chose en français, d'après moi. Je préfère le laisser tel quel. «Zone, lieu ou local».

Me Langlois: De toute façon, c'est de la sémantique. Mr. Chairman, it is not a very important area of division.

Me Geoffrion: Nous passons à la page 34 du mémoire, et à la page 34 du texte. A la ligne 30, il y a certainement une erreur, «nantissement» est impropre.

Le sénateur Langlois: Vous acceptez «cautionnement».

M. Geoffrion: Oui. Je serais même en faveur d'enlever le tout. On parle déjà d'une garantie. Le mot «cautionnement» est correct, c'est celui qui est là, pas «nantissement», certainement. Alors, je vais dicter le changement.

Le paragraphe BI-22.(3), de la version française du Bill C-41 est modifié en remplaçant à la ligne 30, page 34, par ce qui suit

cautionnement d'un montant et d'une forme

A la page 36 du mémoire, BI-25 à la page 37, ici—excusez-moi, nous avons commencé par BI-25a), c'est dans le mémoire de M. Barry, je crois bien. Alors, à la page 37 du bill, les lignes 21 à 23 sont remplacées par ce qui suit

document qui doit lui être signifié

Me Kerby: Ce cas-là, on l'a vu ce matin, la version française dit plus que veut dire la version anglaise. C'est parce qu'il y a une partie du texte anglais qui a été modifiée et que l'on n'a pas modifiée en français.

Me Geoffrion: Oui. Maintenant on passe au mémoire de M. Langlois BI-25c). Le mot «en», je ne crois pas qu'il y ait d'erreur en français.

Me Langlois: Après avoir révisé le texte, je suis d'accord.

Me Geoffrion: A la page—l'article BI-36 à la page 42 du Bill, il y a définitivement un verbe qui manque. Alors, c'est le paragraphe BI-36-1 de la version française qui est modifié en remplaçant la ligne 2, page 42, par ce qui suit

article doit fixer d'une part la procédure à suivre

BII-43(1), page 61 du bill

Le sénateur Denis: Vous avez fait un bon bout sans faute!

Me Geoffrion: A la page 61, c'est une erreur d'impression. Ce n'est pas un «a» à la ligne 28, «autre», ce devrait être «outre». C'est une faute d'impression, c'est un «o» au lieu d'un «a» qui devrait être là.

[Traduction]

“zone” by “endroit”. But, “endroit” means the same thing as “lieu”, so we would have “endroit, lieu ou local”.

Mr. Langlois: We have the same problem in the English version. It is the right to enter into physical areas, and I believe that the word “area” is usually translated by “endroit” in that context.

Mr. Kerby: I am sorry but I don't agree. You have “area, place and premises”. Personally, I prefer translating “area” by “zone”, “place” by “lieu” and “premises” by “local”, because if you translate “area” by “endroit”, you will have “endroit, lieu”. But since “endroit” and “lieu” mean the same thing in French, I think it is better not to change it: “zone, lieu ou local”.

Mr. Langlois: Anyway, it is only a question of semantics. Monsieur le président, ce n'est pas là une controverse tellement importante.

Mr. Geoffrion: Let us now go to page 34 of the brief and 34 of the Bill. There is certainly a mistake on line 30, as the word “nantissement” is not appropriate.

Senator Langlois: Would you accept “cautionnement”?

Mr. Geoffrion: Yes. I would even be in favour of deleting everything. The matter of a security has already been mentioned. Indeed, “cautionnement” is the right word and not “nantissement”. Therefore, I will dictate this change.

Subsection BI-22.(3) of the French version of Bill C-41 is amended by replacing line 30 on page 34 by the following:

“cautionnement d'un montant et d'une forme . . .”.

On page 36 of the brief, BI-25 on page 37 of the Bill,—well excuse me, we have already started on BI-25(a), it is in Mr. Barry's brief, I believe. Well then, on page 37 of the Bill, lines 21 to 23 are replaced by the following:

“ . . . document qui doit lui être signifié . . . »

Mr. Kerby: In that case, and we have seen it this morning, the French version is implying much more than the English one. This is because a part of the English text was changed but the French version was not amended.

Mr. Geoffrion: Yes. Let us now focus on Mr. Langlois' brief regarding Sub-section BI-25(c). The word “en”, I don't think there is a mistake in French.

Mr. Langlois: After having reviewed the text, I agree.

Mr. Geoffrion: On page—Section BI-36 on page 42 of the Bill, there is definitely a verb missing. So, subsection BI-36-1 of the French version is changed by replacing line 2 on page 42 by the following:

“ . . . article doit fixer d'une part la procédure à suivre . . . »

BII-43(1), page 61 of the Bill.

Senator Denis: All those pages without any mistakes!

Mr. Geoffrion: On page 61, there is a printing mistake. It is not an “a” on line 28, “autre”, it should be “outre”. It is a printing mistake, it should be an “o” instead of an “a”.

[Text]

Le sénateur Denis: Si on mettait en plus «que de réunir les conditions requises».

Me Geoffrion: C'est ça. BII-43, paragraphe 2, c'est une faute d'impression non, BII-43(1)— Non, il n'y a pas d'erreur ici, je crois.

Me Kerby: Pas si on réfère à un «navire», mais le contrôle de l'utilisation.

Me Geoffrion: Celle-ci se réfère à l'utilisation.

Me Langlois: A la rigueur, ça pourrait aller, si la version anglaise—je ne suis pas suffisamment spécialiste en anglais—à savoir, si lorsque l'on dit «any measure of control thereof», on se réfère au navire ou au «use». J'aurais l'impression que l'intention du législateur était plutôt le contrôle du navire, plutôt que le contrôle et l'usage du navire.

Si je me rapporte aux commentaires de Me Mahoney sur le même point, ce matin, lorsqu'il a proposé un amendement à l'article BII-43, paragraphe 2, je crois qu'il se référerait aux contrôles sur le navire, plutôt qu'aux contrôles sur l'opération. C'est d'ailleurs ce qui a motivé la modification qu'il a proposée, lorsqu'on lui a souligné que l'opération pouvait empêcher un propriétaire canadien d'appréter son navire à l'étranger par un affrètement convenu. Donc, peut-être que Me Geoffrion voudrait reviser son commentaire parce que si, effectivement, l'amendement proposé par M. Mahoney vise à éviter des contrôles sur les navires par un gouvernement étranger, si j'ai bien compris l'amendement, c'est plus l'usage que l'on vise, et on permettrait fort bien à quelqu'un d'affréter son navire à l'étranger puisque ce serait seulement l'opération comme telle qui serait sous contrôle étranger, et non pas le navire lui-même.

C'est extrêmement important de savoir—cela soulève peut-être une question que l'on n'avait pas remarquée, c'est-à-dire qu'est-ce que l'on vise? Est-ce que l'on vise le contrôle sur le navire ou sur son opération?

In other words, Mr. Chairman, there may be a fundamental problem here. The translators understand the English version to mean that we are talking about degree of control of the use of the ship, as opposed to degree of control of the ship.

From the comment made by my friend Mr. Mahoney this morning, I understood that the amendment proposed was that the intent of the legislation was not to prevent the foreign use of the vessel, but, rather, to prevent control over the ship itself by foreign governments or agencies of foreign governments. In order to know how the French version should read, it is important to know whether we are concerned with control over the use of the ship, or control over the ship, as a ship.

I was asked if the French language could render anything in English. I answered that it was more precise than the English language, and it may have pointed out a very serious problem of interpretation.

The Chairman: Before we have another session like we have had for the last hour and a half, we will have that amendment properly presented in French, I will tell you that, even if we have to go and buy a copy of *La Presse* or *Le Devoir*!

[Traduction]

Senator Denis: What if we added «que de réunir les conditions requises»?

Mr. Geoffrion: That's it. BII-43, subsection 2, there is a printing mistake, no, I mean BII-43(1). No, I don't think there is a mistake there.

Mr. Kerby: Not if it refers to «un navire», and not to «le contrôle de l'utilisation».

Mr. Geoffrion: But this refers to «l'utilisation».

Mr. Langlois: Well, it could always do, if the English version—and I am not really a specialist in English—what I mean is if «any measure of control thereof» refers to a ship or to «the use». I am under the impression that the legislators were talking about the control of the ship itself rather than the control of the use of the ship.

If we look at Mr. Mahoney's comments on the same point this morning, when he suggested an amendment to Section BII-43, sub-section 2, I think he meant control of the ship, rather than control of the operation. Indeed, this is what brought about the amendment he suggested when he was advised that this operation could prevent a Canadian ship owner from chartering his ship in a foreign country by freighting agreement. So, perhaps Mr. Geoffrion would like to review his comment because if the aim of the amendment proposed by Mr. Mahoney is to prevent foreign control on our ships, that is if I understood the amendment, the use of the ship is concerned and anyone could charter his ship in a foreign port since only this operation would be under foreign control and not the ship itself.

It is extremely important to know—and this raises a question we did not think of—which is, what exactly is meant? The control of the ship or its operation?

Autrement dit, Monsieur le président, il pourrait se poser ici un problème fondamental. Les traducteurs comprennent que la version anglaise prévoit un certain contrôle de l'utilisation du navire, par opposition à un certain contrôle du navire lui-même.

D'après la remarque faite ce matin par mon ami, M. Mahoney, je déduis que la modification proposée voulait que l'objectif de la mesure législative ne consiste pas à empêcher l'utilisation du navire par des étrangers, mais plutôt à empêcher des gouvernements étrangers ou leurs organismes d'exercer un contrôle sur le navire lui-même. Afin de déterminer le libellé de la version française, il est important de savoir si nous nous préoccupons du contrôle de l'utilisation du navire ou du contrôle du navire lui-même.

On m'a demandé si le français pouvait rendre toute idée exprimée en anglais. J'ai répondu que le français était plus précis que l'anglais, il est possible qu'il ait soulevé un très grave problème d'interprétation.

Le président: Nous avons déjà eu une séance semblable à celle qui se déroule depuis une heure et demie, Il faudra que cette modification soit rédigée correctement en français, je

[Text]

Me Geoffrion: Très bien. Le paragraphe BII-43(2), de la version française, est modifié en remplaçant la ligne 9, page 62, par ce qui suit:

Celui-ci par le gouvernement de cet État ou

Le sénateur Greene: «Celui-ci» au lieu de «celle-ci»?

Me Geoffrion: Oui, sénateur.

Senator Smith (Colchester): Before we leave that, Mr. Chairman, I was not very clear myself as to whether Mr. Mahoney just said that the word "thereof", in line 6, referred to the ship itself or to the use of the ship.

Mr. Mahoney: The ship itself.

Senator Smith (Colchester): Would it not be better to put in, instead of "thereof", "any measure of control of the ship." I think I could put up a pretty good argument that "thereof" really refers back to the use of the ship.

Mr. Langlois: Then the French version would come to your assistance.

The Chairman: What do you think we have been doing here for the last hour and a half?

Senator Greene: Because it is more precise.

Mr. Langlois: That is right.

Mr. du Plessis: Normally, when there is a reference back, it goes back to the first noun, which would be "ship" in the case. I agree with you that it could be argued.

Senator Smith (Colchester): I have argued very vigorously in court on less grounds than that, with some success.

Senator Greene: Yes, but you appointed all the judges down there!

Senator Smith (Colchester): Touché.

The Chairman: Proceed.

Me Geoffrion: Le paragraphe BII-44(1) à la page 62 du bill, le mot «apparaissant»,—le mot «apparaissant» nous suggère d'enlever la virgule.

Me Kerby: Nous suggérons d'enlever la virgule, après le mot «apparaissant», car il y a une incise entre les deux

apparaissant sur le registre de l'État étranger, comme ayant un intérêt dans ce navire

alors, les mots «sur le registre de l'État étranger» est une incise,—il n'y a pas d'erreur,—il y a la virgule.

Me Langlois: Cela m'étonne un peu, la façon que c'est dit. «Apparaissant sur le registre» pourquoi en faire une incise?

Me Kerby: C'est parce qu'il y a «comme». Alors, vous avez «l'État étranger comme», sans virgule.

[Traduction]

peux vous l'assurer, même si nous devons aller acheter un exemplaire de La Presse ou Le Devoir!

Mr. Geoffrion: Very well. In the French version Subsection 2 of BII-43, is amended by replacing line 9, on page 62 by the following:

Celui-ci par le gouvernement de cet État ou . . .

Senator Greene: "Celui-ci" instead of "celle-ci"?

Mr. Geoffrion: Yes Senator.

Le sénateur Smith (Colchester): Avant de passer à un autre point, Monsieur le président, je ne sais pas exactement si M. Mahoney vient de dire que le terme «thereof», à la ligne 6, a trait au navire lui-même ou à son utilisation.

M. Mahoney: Au navire lui-même.

Le sénateur Smith (Colchester): Ne serait-il pas préférable de remplacer «thereof» par «any measure of control of the ship». Je pense que je pourrais présenter des arguments assez convaincants pour prouver que «thereof» a trait réellement à l'utilisation du navire.

M. Langlois: Dans ces conditions la version française vous aiderait à le prouver.

Le président: Que pensez-vous que nous faisons ici depuis une heure et demie?

Le sénateur Greene: Parce qu'elle est plus précise.

M. Langlois: C'est exact.

M. du Plessis: Normalement, lorsqu'on emploie un prénom démonstratif, il se rapporte au premier nom, qui dans le cas présent serait «navire». Je suis d'accord avec vous qu'on pourrait le contester.

Le sénateur Smith (Colchester): J'ai déjà débattu très énergiquement des points au tribunal, avec un certain succès, en m'appuyant sur des arguments moins solides que dans le cas présent.

Le sénateur Greene: Oui, mais c'est vous qui avez nommé tous les juges là-bas!

Le sénateur Smith (Colchester): Touché.

Le président: Poursuivez.

Mr. Geoffrion: In Subsection BII-44(1) on Page 62 of the Bill, the word "apparaissant", suggests that we should remove the comma.

Mr. Kerby: We suggest that the comma should be removed after the word "apparaissant", because there is an incidental clause between the two:

Le registre de l'État étranger, comme ayant un intérêt dans ce navire.

Then, the words "sur le registre de l'État étranger" is an incidental clause, there is no mistake about it, there is a comma.

Mr. Langlois: It surprises me a little, the way it is expressed. "Apparaissant sur le registre" why make it an accidental clause?

Mr. Kerby: It is because there is "comme". Then, you have "l'État étranger comme", without a comma.

[Text]

Me Langlois: Il peut y avoir une virgule après «étranger»?

Me Kerby: «Apparaissant comme ayant un intérêt dans ce navire». Alors, on a une incise, sans ôter la virgule.

Me Geoffrion: Maintenant, BII-44.(1), il y a le droit de—il y a certainement un addenda, il n'y a aucun doute là-dessus. Il n'y a pas d'erreur, c'est un abus de mots. Il y a «un droit de privilège». Un privilège, c'est un droit.

Me Langlois: On dit «détenteur d'un privilège», en droit.

Le sénateur Langlois: Alors, il faudrait faire sauter les mots «droit de».

Me Geoffrion: Cela ne change pas grand chose.

Le sénateur Langlois: Cela peut changer, il y a les droits qui sont les droits préalables. Est-ce qu'on n'est pas en train de créer un espèce de droit, un privilège, mais un privilège qui n'est pas encore reconnu, ou consacré,—un peu comme des pré-contrats?

Me Geoffrion: Alors, on peut l'enlever. Alors, à la page 62, remplacer la ligne 31 seulement, par ce qui suit:

privilège, par laquelle elle consent

Le sénateur Langlois: C'est ça.

M. Geoffrion: Maintenant, au paragraphe BII-44.(2), le verbe qui apparaît aux lignes 40 et 41, «doivent» doit être au singulier. C'est une erreur d'impression qui a été corrigée, d'ailleurs.

Maintenant, au paragraph BII-46, page 63, la ligne 27 doit être remplacée par ce qui suit:

inscrire sur le registre tout

Tout privilège.

Le sénateur Langlois: Tout privilège?

Me Geoffrion: Oui, sénateur. Maintenant, BII-47(2)b), il est question de «naufrage», et il est question de transfert, mais, en droit maritime, je ne m'y connais pas.

Me Kerby: Oui, là, je ne vois pas pourquoi vous en voulez au «naufrage». Il est certain que, dans l'étymologie, le mot est dépassé. Ceci implique que le bâtiment a effectivement coulé. Mais, le mot a évolué d'une façon telle que n'importe quel accident peut être un naufrage, sans nécessairement que le navire ait coulé. De cela, j'ai aussi la confirmation dans le *Traité de Droit maritime* de Rodière, et aussi dans l'encyclopédie Larousse, où l'on définit «naufrage» par un accident de mer qui entraîne la perte d'un navire, soit qu'il coule au fond, soit que sa situation est la coque sur un récif, le mettre dans l'impossibilité d'être renfloué.

Le sénateur Langlois: Alors, c'est total et implicite?

Me Kerby: Pas nécessairement.

Le sénateur Langlois: C'est le sens que vous lui donnez.

Me Kerby: Je vois, ici, on cite le cas, le «Liberté Civile» dit ceci, on dit, «sous cap et naufrage», que l'œuvre «Libertés Civiles» américain, qui coula sous Tunis, a été coupé en deux

[Traduction]

Mr. Langlois: Is it possible to have a comma after “étranger”?

Mr. Kerby: “Apparaissant comme ayant un intérêt dans ce navire”. Then, we have an incidental clause, without removing the comma.

Mr. Geoffrion: Now, BII-44(1), there is written “le droit de”, there is certainly an addendum, there is no doubt about it. I am not mistaken, there are too many words. It is written “un droit de privilège”. A privilege, is a right.

Mr. Langlois: In law it is usually said “détenteur d'un privilège”.

Senator Langlois: Then, we should remove the words “droit de”.

Mr. Geoffrion: It hardly changes anything.

Senator Langlois: It may change, there are rights which are preliminary rights. Are they providing for a kind of right, a privilege, but a privilege which is not yet recognized, or established, as in pre-contracts?

Mr. Geoffrion: Then, it can be removed. Then, on page 62, line 31 should be replaced only by the following:

privilège par laquelle elle consent.

Senator Langlois: This is it.

Mr. Geoffrion: Now, in Subsection BII-44(2), the verb which appears in lines 40 and 41, “doivent” must be in the singular. It is a misprint which in fact has been corrected.

Now, in subsection BII-46, page 63, line 27 should be replaced by the following:

inscrire sur le registre tout

Tout privilège.

Senator Langlois: Tout privilège?

Mr. Geoffrion: Yes, Senator. Now, in paragraph BII-47(2)b) there is the word “naufrage”, and they speak of transactions, but I am not conversant with maritime law.

Mr. Kerby: Yes, there, I do not see why you object to the word “naufrage”. It is certain that in its etymology its meaning has evolved. It means that a ship has really sunk. But the word has evolved in such a way that any accident can be a “naufrage”, and the ship has not necessarily sunk. This is also confirmed in the “*Traité de droit maritime*” by Rodière, and also in the Larousse encyclopedia where “naufrage” is defined by an accident at sea which causes the loss of a ship; either it sinks to the bottom of the sea, or its hull is on a reef, and it cannot be set afloat.

Senator Langlois: Thus the phrase is clear and implicit?

Mr. Kerby: Not necessarily.

Senator Langlois: That is the meaning you give to it.

Mr. Kerby: Here, under the heading “Cape and Shipwreck”, it is said that the American ship *Civil Liberty* which sank near Tunis was cut in two pieces by a log; a part of the

[Text]

par une bille, une partie du navire sombra aussitôt et l'autre partie flottait encore dix ans après l'accident. Mais, c'était un naufrage quand même. Là, le mot est remplacé par «épave». Ceci cause de la difficulté, parce que le mot «épave» est décrit dans le dictionnaire comme étant la coque d'un navire naufragé. Alors, vous revenez au mot «naufrage», encore. Alors, je ne vois pas l'utilité de changer le mot «naufrage».

Me Langlois: Je vais me rallier à ce commentaire.

Me Geoffrion: BII-49.(1)c), le mot «levés» est incorrect, d'après le dictionnaire. Le mot «levés» a le sens de l'action de dresser un plan, le plan lui-même, levé à la chaîne. C'est selon le dictionnaire.

Me Langlois: Spécifiquement, le mot «survey» ne rend pas l'expression d'un plan. Un «survey» n'est pas un plan.

Me Geoffrion: Levé à la chaîne?

Me Langlois: En droit maritime, un «survey» est une expertise qu'on fait pour déterminer l'état d'une chose, d'un navire. Par exemple, si le navire a été l'objet d'un avaris, ou encore, si on veut en déterminer les dimensions, on en fait une inspection physique, et on fait le constat de l'expertise qu'on a faite, mais ce n'est pas un plan. C'est pour cela que nous nous sommes objectés à la définition. C'est plutôt «constat».

Me Kerby: Le mot «survey» en anglais, c'est une forme de—

Mr. Geoffrion: What is the exact meaning of the word «survey» in English?

Mr. Langlois: If I may risk a comment on this in English, a survey implies a physical visit to the vessel where an inventory of the ship is taken and a report made as a result of what has been seen. The vessel is measured as to its physical size and a determination made as to the space which must be included in the calculation of the tonnage and what space must be excluded, following which a report known as a Report of Survey is prepared.

Mr. Mahoney: A survey is actually a report.

Mr. Langlois: Yes. It is not a plan. The proposed French version would render a plan.

Mr. Geoffrion: In that case, it should be changed.

Le paragraphe BII-49(1)c), de la version française du bill C-41, est modifié en remplaçant la ligne 31, page 64, par ce qui suit:

peuvent être perçus à l'occasion des constats
C'est correct?

Le sénateur Langlois: Oui.

Me Geoffrion: Paragraphe BII-55(2), une question de français.

Me Kerby: Alors, vous pensez que le «ceux-ci» s'applique à la vente, et non pas à la cession des parts aussi, «la cession d'un navire ou de toute part d'intérêt» sur le navire. Est-ce que ce n'est pas ce qui doit être le contrat d'une vente? Mais, le «ceux-ci», là, désigne la cession du navire et l'intérêt qu'on a cédé, aussi.

Me Langlois: Oui. C'est ça. Donc, c'est là.

[Traduction]

ship sank immediately and the other part was still floating ten years after the accident. Nevertheless it was a shipwreck. Here, the word is replaced by «wreckage». This creates some difficulty because the word «wreckage» is described in the dictionary as being the hull of a wrecked ship. Thus, we still have the word «shipwreck» and I cannot see why we should change it.

Mr. Langlois: I agree with you.

Mr. Geoffrion: At subsection BII-49(1)c), the word «levés» is improper according to the dictionary. That word referred to the action of drawing a plan, to the plan itself, chain survey for instance. It is what the dictionary says.

Mr. Langlois: Specifically, the word «survey» does not refer to a plan. A survey is not a plan.

Mr. Geoffrion: Chain survey?

Mr. Langlois: In maritime law, a survey is an appraisal of the condition of a thing, of a ship. For example, if a ship suffered damages or if one wants to know the measurements of a ship, these are a physical inspection and a report, but not a plan. That is why we object to the definition. The word «report» should be used instead.

Mr. Kerby: In English the word «survey» means—

Me Geoffrion: Quelle est la signification exacte du mot «survey» en anglais?

Mr. Langlois: En anglais, «survey» sous-entend une visite du navire en vue de dresser un inventaire et d'établir un constat à la suite de cette visite. On calcule les dimensions du navire et on évalue l'espace qui doit être inclus dans l'évaluation de la jauge et l'espace qui doit être exclus de ce calcul et par la suite, on établit un constat.

Mr. Mahoney: Ainsi, «survey» est synonyme de «constat».

Mr. Langlois: Oui. Il ne s'agit pas d'un plan, contrairement à ce que laisse entendre la version française.

Me Geoffrion: Dans ce cas, il faudrait modifier cette version.

Subsection BII-49(1)c) in the French version of Bill C-41 is amended by substituting to line 31, page 64, the following:

peuvent être perçus à l'occasion des constats
Is it correct?

Senator Langlois: Yes.

Mr. Geoffrion: At subsection BII-55(2) there is a problem with respect to the French version.

Mr. Kerby: Then you think that the words «ceux-ci» refer to the sale and not to the transfer of any part or «la cession d'un navire ou de toute part d'intérêt» in the ship. Is it not what should be the bill of sale? But in this case, «ceux-ci» refers to the transfer of the ship and the part interest therein.

Mr. Langlois: Yes. This is correct.

[Text]

Me Kerby: Dans «ceux-ci».

Me Langlois: Oui.

Me Geoffrion: BII-56(1), à la page 67, il y a le mot «contrat» qui n'a aucun sens. Il doit être enlevé. Alors, le paragraphe BII-56(1), de la version française du bill C-41, est modifié en remplaçant la ligne 36, à la page 67, par ce qui suit:

feré doit demander l'enregistre-

Enlever les mots «par contrat».

Le sénateur Denis: Pourquoi un «r» là? Qu'est-ce que vous dites? «Le navire» ou «la part d'intérêt est cédée ou transférée», pourquoi un «r» là? Pourquoi vous mettez un «r»?

Me Kerby: C'est «doit demander» qu'il a mis un «r».

Le sénateur Denis: Oh, «doit demander».

Me Geoffrion: Transférer par quelqu'un; vous avez seulement qu'à enlever «par contrat». C'est tout.

Le sénateur Langlois: C'est ça.

Le sénateur Denis: Biffer «par contrat», oui.

Me Geoffrion: BII-56(1), à la page 68.

Me Kerby: Vous trouvez qu'il y a une différence énorme entre «vente judiciaire», pas «vente judiciaire», ce sera une saisie suite à exécution?

Me Langlois: Pas nécessairement, la vente judiciaire peut avoir lieu en dehors d'une vente sur exécution. Par exemple, si un navire est saisi, et que le propriétaire fait défaut de donner une garantie financière pour pouvoir préserver la valeur du navire, et éviter sa détérioration, le demandeur saisissant peut demander à la cour, avant qu'il y ait exécution de jugement, la permission de faire saisir le navire pour réaliser le montant qu'il lui serait déposé en fidéicommiss auprès de la cour en garantie du jugement. Mais, ce n'est pas une vente sur exécution. C'est une vente judiciaire, mais pas une vente sur exécution.

Me Geoffrion: D'accord. L'alinéa BII-56(1)d) de la version française du bill C-41, est modifié en remplaçant les lignes 13 et 14, à la page 68, par ce qui suit:

d) si la cession résulte d'une vente judiciaire, telle preuve que la loi relative à

En fait, d'une vente placée sous juridiction judiciaire. Paragraphe BII-57(1), page 69, il manque un mot. Il manque un verbe. Alors, après le mot «celle-ci», à la ligne 9, page 69, après le mot «celle-ci» introduire «soit», une virgule aussi.

BII-61, page 71, il y a une faute d'impression, qui a été remplacée, c'est qu'il manque un «ou» à la deuxième ligne. Paragraphe BII-61(4), page 71, le texte est certainement ambigu. Alors, on propose une nouvelle version. Je vais vous la lire. Je vais la lire, et puis je pourrai vous en donner une copie. Le nouveau (4) se lirait comme suit:

A la demande de la personne qui a obtenu l'ordonnance prévue au paragraphe (1), ou de toute personne liée par elle, la Cour d'Amirauté peut toujours, après qu'avis en a été donné à toutes les personnes liées par l'ordonnance, et à celle qui l'a obtenue, selon le cas, a) la proroger jusqu'à une date donnée avec

[Traduction]

Mr. Kerby: At «ceux-ci».

Mr. Langlois: Yes.

Mr. Geoffrion: At page 67, subsection BII-56(1), the word «contract» is meaningless. It must be removed. Thus, subsection BII-56(1) of the French version of Bill C-41 is amended by substituting to line 31, page 67, the following:

feré doit demander l'enregistre-

Delete the words «par contract».

Senator Denis: Why did you put an «r» there? «Le navire» or «la part d'intérêt est cédée ou transférée». Why did you put an «r» there?

Mr. Kerby: Because of the words «doit demander».

Senator Denis: I see.

Mr. Geoffrion: Transferred by someone; you simply have to delete the words «par contract». That is all.

Senator Langlois: This is correct.

Senator Denis: You simply delete «par contract».

Mr. Geoffrion: BII-56(1), page 68.

Mr. Kerby: Do you think that there will be a big difference if the words «vente judiciaire» are used? Does this refer to a distress following an execution?

Mr. Langlois: Not necessarily, a judicial sale can be done outside a sale on execution. For instance, if a ship is seized and if the owner omits to give a financial guarantee to protect the value of the ship and to avoid its deterioration, the distraining plaintiff can ask the court, before the execution of the judgement, the permission to have the ship seized to realize the amount that would have been left in trust to the court as guarantee of the judgement. However, this is not a sale on execution but a judicial sale.

Mr. Geoffrion: Yes. Paragraph BII-56(1)d), lines 13 and 14, page 68, of the French text of Bill C-41 has been changed by the following:

d) si la cession résulte d'une vente judiciaire, telle preuve que la loi relative à . . .

In fact, on a sale under judicial jurisdiction. There is a word missing in section BII-57(1), page 69. There is a verb missing. After the word «celle-ci», line 9, page 69, you must put the word «soit» and a comma.

There is a printing error in section BII-61, page 71 which has been corrected; the word «ou» was missing on the second line. Section BII-61(4), page 71, is certainly ambiguous. I will read to you the new text and give you a copy of it. The new paragraph (4) says:

A la demande de la personne qui a obtenu l'ordonnance prévue au paragraphe (1), ou de toute personne liée par elle, la Cour d'amirauté peut toujours, après qu'avis en a été donné à toutes les personnes liées par l'ordonnance, et à celle qui l'a obtenue, selon le cas, a) la proroger jusqu'à une date donnée avec . . .

[Text]

On s'arrête là, et le reste suit, exactement. Est-ce que c'est satisfaisant?

Me Langlois: Ça va.

Me Geoffrion: BII-69, page 75, il manque un mot à la ligne 44, il faudrait introduire le mot «suite» après le mot «conservateur»,

du conservateur suite à une ordre qu'il a donné.

Enfin—

The Chairman: Well, before we adjourn, I want to thank you very much.

Mr. Geoffrion: I just have one more. BII-72(2), last page, 78, line 25, il y a certainement une erreur en français. C'est «satisfaisante» et non «bienfaisante».

The Chairman: Honourable senators, before I thank the witnesses in French, I might advise the committee that this is the only language into which this bill is going to be translated, in spite of national unity! We will meet tomorrow morning at 9.30 in this room.

Senator Greene: Mr. Chairman, may I ask a question of the translators before they leave? I am not being in any way critical of the translators' work on this bill, but I wonder if we could do something useful in our report by making the suggestion that where there is a technical bill to be translated, then experts able to translate and able to help our regular translators in that particular field should be engaged, because we cannot expect our translators to be experts in every field. The late Professor R. MacGregor Dawson said that the best cabinet minister is the ardent amateur who knows nothing much about anything but who knows a little bit about everything.

The Chairman: In that case, that makes me a darn good chairman.

Senator Greene: Without being in any way offensive, do you think that this would be a useful suggestion?

The Chairman: Senator Greene, your suggestion will be taken in a serious and critical light. Thank you very much.

Le sénateur Denis: Puis-je ajouter un mot de reconnaissance envers les avocats des compagnies qui ont plaidé devant nous, un mot de remerciement et de reconnaissance pour l'aide qu'ils nous ont apportée.

Senator Greene: I would like to ask the translators if they feel it would be slighting our translators and the Department of Justice in any way to make this sort of suggestion, or whether they would value the sort of suggestion in our report.

Me Geoffrion: Je dois dire, monsieur le sénateur Greene, qu'on a un bureau de traduction au Ministère de la Justice, qui relève du Secrétariat d'État depuis à peu près six ans, ou plus. Il y a dix ans qu'on a un avocat francophone. Actuellement, vous savez, le rapport de M. Spicer a été publié, et il parle énormément de la préparation des lois, tant sur le plan de la traduction qu'au point de vue de la rédaction. Je crois que toutes les recommandations sont là. Actuellement, nous essayons, au Ministère de la Justice aussi, d'avoir la coopération du ministère concerné. Mais, c'est très difficile pour la

[Traduction]

The rest of the paragraph is exactly the same. Does that satisfy you?

Mr. Langlois: Yes.

Mr. Geoffrion: There is a word missing in section BII-69, page 75, line 44. You must put the word

“suite” after the word “conservateur”.

And lastly . . .

Le président: Avant de suspendre nos travaux, je voudrais vous remercier.

Me Geoffrion: J'ai encore une erreur à vous signaler. There is certainly a mistake in French in section BII-72(2), page 78, line 25. You must read “satisfaisante” and not “bienfaisante”.

Le président: Honorables sénateurs, avant de remercier les témoins francophones, je voudrais aviser le Comité que ce projet de loi ne sera traduit qu'en français, et ce malgré l'unité nationale! Nous siégerons demain matin à 9 h 30 dans cette salle.

Le sénateur Greene: Monsieur le président, puis-je poser une question aux traducteurs avant qu'ils ne partent? Je ne critique absolument pas leur travail en ce qui concerne ce projet de loi, mais je me demande si nous ne pourrions pas proposer dans notre rapport de demander l'aide d'experts lorsqu'un projet de loi technique doit être traduit. En tout état de cause, nous ne pouvons pas demander à nos traducteurs d'être experts dans tous les domaines. Feu le professeur M. R. MacGregor Dawson disait que le meilleur ministre était un amateur passionné qui ne connaissait pas grand-chose à quoi que ce soit mais qui connaissait un petit peu de tout.

Le président: Dans ce cas, je suis un sacré bon président.

Le sénateur Greene: Sans vouloir offenser qui que ce soit, pensez-vous que cette proposition soit utile?

Le président: Sénateur Greene, votre proposition sera étudiée sérieusement. Je vous remercie.

Senator Denis: I would like to thank the lawyers of the companies who have answered our questions for the help they have brought to us.

Le sénateur Greene: Je voudrais demander aux traducteurs s'ils estiment que ce serait leur faire un affront ainsi qu'au ministère de la Justice que de faire ce genre de propositions ou s'ils préfèrent que nous l'insérions dans notre rapport?

Mr. Geoffrion: I must say, Senator Greene, that we have had a translation section in the Department of Justice, under the head of the Secretary of State, for approximately six years. We have had a francophone lawyer for ten years. You know that Mr. Spicer's report has been published and he talks enormously of the preparation of laws both in terms of translation and of drafting. I think that these are all the recommendations. Presently, we try, at the Department of Justice, to get the cooperation of the department concerned. But we have a lot of difficulties with the French text, presently. It is only a question of time.

[Text]

version française, actuellement. Il n'y a seulement qu'une question de temps qui va pouvoir améliorer la situation.

Me Kerby: C'est-à-dire que le bureau n'est pas encore équipé pour faire une très bonne traduction française dans les délais qui nous sont impartis.

The Chairman: Thank you very much. They have advised me that the title is correct in both French and English. So we shall now adjourn.

The Committee adjourned.

[Traduction]

Mr. Kerby: That is, that the translation bureau is not yet able to present an excellent French translation in the period of time that we are given.

Le président: Je vous remercie. On me fait savoir que le titre est exact en français et en anglais. Nous allons donc nous arrêter là.

Le Comité suspend ses travaux.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code);

Mr. Raynold Langlois, Counsel, on behalf of the following Associations:

The St. Lawrence Shipowners' Association Inc.;

AND

the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England.

From the Department of Justice:

Mr. R. L. Geoffrion, Q.C., Legislation Section;

Mr. Jean Kerby, Assistant Chief, Law Translation Service.

Du ministère des Transports:

Mr. J. J. Mahoney, conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime);

M. Raynold Langlois, avocat-conseil, au nom des Associations suivantes:

l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc.,

ET

la *United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England.*

Du ministère de la Justice:

M. R. L. Geoffrion, c.r., Section de la législation;

Mr. Jean Kerby, chef adjoint du Service de traduction des lois.



Second Session
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-77

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman
The Honourable J. CAMPBELL HAIG

Président:
L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Wednesday, July 13, 1977

Le mercredi 13 juillet 1977

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Fifth proceedings on Bill C-24 intituled:

“An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof”.

Cinquième séance concernant le Bill C-41 intitulé:

«Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois.»



WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*

The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Ex officio members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Wednesday, May 18, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cook, seconded by the Honourable Senator McIlraith, P.C., for the second reading of the Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lang moved, seconded by the Honourable Senator Paterson, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 18 mai 1977:

«Suivant l'Ordre du jour le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cook, appuyé par l'honorable sénateur McIlraith, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lang propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 13, 1977
(12)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable J. Campbell Haig, presiding.

Present: The Honourable Senators Burchill, Denis, Eudes, Haig, Langlois and Smith (*Colchester*). (6)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Fournier (*Madawaska-Restigouche*) and Lafond. (2)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to further consider Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

Witnesses: Mr. Raynold Langlois, Counsel, on behalf of the following Associations: The St. Lawrence Shipowners' Association Inc. AND The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; Mr. Gerald Barry, Counsel, Dominion Marine Association; Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code), Department of Transport.

Mr. Langlois made an opening statement and answered questions.

Mr. Barry made an opening statement and answered questions.

At 12:15 p.m. the Committee adjourned until 2:30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(13)

At 2:30 p.m. the Committee resumed its consideration of the above Bill.

Present: The Honourable Senators Burchill, Denis, Eudes, Haig, Langlois, McElman, Molgat and Smith (*Colchester*). (8)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator McNamara.

Mr. Barry resumed his presentation and answered questions.

Mr. Mahoney made an opening statement and answered questions.

Ordered,—That the Clerk of the Committee contact the officials of the Departments of Transport and National Reve-

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 13 JUILLET 1977
(12)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable J. Campbell Haig (président).

Présents: Les honorables sénateurs Burchill, Denis, Eudes, Haig, Langlois et Smith (*Colchester*). (6)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Fournier (*Madawaska-Restigouche*) et Lafond. (2)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend une étude plus détaillée du bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois.»

Témoins: M. Raynold Langlois, avocat-conseil, au nom des associations suivantes: l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc. ET la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; M. Gerald Barry, avocat-conseil de la Dominion Marine Association; M. J. J. Mahoney, conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime), ministère des Transports.

M. Langlois fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Barry fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 12 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(13)

A 14 h 30, le Comité poursuit l'étude du bill susmentionné.

Présents: Les honorables sénateurs Burchill, Denis, Eudes, Haig, Langlois, McElman, Molgat et Smith (*Colchester*). (8)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur McNamara.

M. Barry poursuit son exposé et répond aux questions.

M. Mahoney fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Il est ordonné,—Que le greffier du Comité communique avec les hauts fonctionnaires des ministères des Transports,

[Text]

nue, Customs and Excise, with respect to certain supplementary information required by the Committee.

At 5:10 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

[Traduction]

du Revenu national ainsi que des Douanes et accise, concernant certains renseignements supplémentaires requis par le Comité.

A 17 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, July 13, 1977

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-41, to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator J. Campbell Haig (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, the program today is that we will adjourn at noon and if we have not finished then we will set at 2.30 this afternoon in this room. Let me also say that the French translation is "out"; we are not discussing that any more; we will discuss the bill. Mr. Langlois is here and honourable senators can ask questions of him about his brief. Senator Smith, perhaps you would like to lead off.

Senator Smith (*Colchester*): I had a number of questions I expected to be able to ask Mr. Mahoney, but I do not see him here.

The Chairman: He will be here shortly.

Senator Smith (*Colchester*): I have no questions to ask these gentlemen.

Mr. Raynold Langlois, Counsel for the St. Lawrence Shipowner's Association Inc., The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London group, England: Mr. Chairman, perhaps I might make a few comments on Mr. Mahoney's remarks yesterday.

The Chairman: Yes, certainly, when Mr. Mahoney is here.

Senator Smith (*Colchester*): I suppose we might be interested to hear what these gentlemen have to say with reference to what Mr. Mahoney said yesterday.

The Chairman: That is the very suggestion the witness just made, and I said he could do so when Mr. Mahoney arrives.

Senator Langlois: If we want to make any comment on Mr. Mahoney's remarks we should wait until he is here.

The Chairman: I told Mr. Langlois that. You are just two minutes behind me.

Senator Denis: Might I ask what part of your brief has been refused by Mr. Mahoney? I think the most important amendment you were asking for was refused by Mr. Mahoney.

The Chairman: I think we had better wait until Mr. Mahoney gets here.

Mr. Gerald Barry, Counsel, Dominion Marine Association: If I may, Mr. Chairman, perhaps I could fulfil the undertaking

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 13 juillet 1977

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le projet de loi C-41 établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier ledit projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables Sénateurs, nous comptons aujourd'hui à midi et si nous n'avons pas terminé notre étude à ce moment-là alors nous nous retrouverons à 14 h 30 cet après-midi dans cette pièce. Je dois aussi ajouter qu'il ne faut absolument plus compter sur la traduction française, mais nous n'en discuterons pas davantage et nous nous en tiendrons au projet de loi. M. Langlois est ici et les honorables sénateurs peuvent lui poser des questions sur son mémoire. Sénateur Smith peut-être voudriez-vous poser la première question.

Le sénateur Smith (*Colchester*): Je m'attendais à pouvoir poser toute une série de questions à M. Mahoney, mais je ne le vois pas.

Le président: Il sera bientôt ici.

Le sénateur Smith (*Colchester*): Je n'ai aucune question à poser à ces messieurs.

M. Raynold Langlois, Conseiller juridique de l'Association des propriétaires de navires du St-Lawrence Inc., de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited et autres Associations de protection et d'indemnisation du London Group (Angleterre): Monsieur le président, pourrais-je faire quelques observations concernant les propos tenus par M. Mahoney hier.

Le président: Certainement, mais seulement quand M. Mahoney sera là.

Le sénateur Smith (*Colchester*): Il me semble que nous serions intéressés à entendre ce que ces messieurs ont à dire sur les déclarations faites hier par M. Mahoney.

Le président: C'est ce que vient de me demander le témoin et je lui ai répondu que nous pourrions le faire une fois que M. Mahoney sera arrivé.

Le sénateur Langlois: Si nous désirons faire des observations sur les propos de M. Mahoney nous devrions attendre qu'il soit là.

Le président: J'en ai fait part à M. Langlois. Vous êtes tout juste deux minutes derrière moi.

Le sénateur Denis: Puis-je demander quelle partie de votre mémoire a été refusée par M. Mahoney? Je crois que M. Mahoney a refusé l'amendement le plus important que vous demandiez.

Le président: Je pense que nous ferions mieux d'attendre que M. Mahoney soit ici.

M. Gérald Barry, avocat-conseil, Dominion Marine Association: Permettez-moi, monsieur le président, de remplir la

[Text]

I gave Senator Smith (Colchester) the last time I appeared, as to the extent to which there was consultation between DMA and the government on the contents of this bill, if that is convenient.

The Chairman: Very well.

Mr. Barry: On my last appearance before the committee Senator Smith (Colchester) requested that I specifically reply as to the extent to which there had been consultation between the Dominion Marine Association and the government with respect to the contents of the maritime code bill. I have investigated this with general counsel for the Dominion Marine Association and its president, and I can specifically confirm that those representations were limited to two matters only. The first was that of the coasting trade provisions, which were found in Bill C-61 and have been deleted from this bill. The second was on section BII-15, requiring that any ship that is eligible for Canadian registry shall be registered in Canada.

One additional clarification point needs to be made, and that is that Mr. Hurcombe and Mr. Mahoney are presently acquainted, and they may have had casual discussion on a personal basis.

Senator Smith (Colchester): That is who?

Mr. Barry: Mr. Mahoney and Mr. Hurcombe, who is general counsel for the Dominion Marine Association. There may have been casual references to the bill.

Senator Smith (Colchester): Where is his place of business?

Mr. Barry: Mr. Hurcombe is in Ottawa.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, realizing that I have taken very much of the committee's time during my first appearance on the brief you have before you, in addition to the time yesterday when we were commenting on the French saga, I will try to limit my comments this morning to the main issues left unresolved by Mr. Mahoney's remarks. However, I wish to make it clear that those points on which I will not dwell this morning, for the sake of not tying down the committee with my remarks, are not left.

On the question of consultation with the Canadian Bar Association, since Mr. Mahoney raised that question at the end of the hearings of June 29 last, and since I am a member of the Canadian Bar Association and its admiralty subsection and sections, I have made inquiries and have, in fact, discovered that a special committee of the Canadian Bar Association was formed under the name of the substantive shipping committee of the Canadian Bar Association. It is true that the committee was consulted with respect to the legislation and proposed over 100 amendments, some of which addressed themselves to the very points raised in my brief. I am informed that some points were accepted and others were rejected at that stage. The committee was later given very little time to comment on this bill's immediate ancestor, Bill C-61. They were given, I was led to believe, less than one month, at which time more points were raised by the committee, despite the very limited time afforded. Here again, some points were accepted, most were rejected. The committee was not consulted with respect to Bill C-41—in other words, this version.

[Traduction]

promesse que j'ai fait au sénateur Smith (Colchester) la dernière fois que j'ai comparu, quant à l'envergure de la consultation entre la DMA et le gouvernement sur le contenu du bill, si cela est possible.

Le président: Très bien.

M. Barry: A ma dernière comparution devant le Comité, le sénateur Smith (Colchester) m'a demandé qu'elle était l'envergure des consultations entre la *Dominion Marine Association* et le gouvernement sur le contenu du bill portant sur le Code maritime. J'ai enquêté à ce sujet auprès de l'avocat général de la *Dominion Marine Association* et son président et je puis précisément confirmer que ces interventions se sont limitées à deux questions seulement. La première concernait les dispositions relatives au sabotage que l'on retrouvait dans le bill C-61 et qui ont été retirées du présent bill. La deuxième concernait l'article BII-15 exigeant que tout navire qui doit être immatriculé sous pavillon canadien le soit au Canada.

Il faut éclaircir un autre point et c'est le rôle qu'on a confié à MM. Hurcombe et Mahoney et ils se sont peut-être entretenus à ce sujet.

Le sénateur Smith (Colchester): Qui?

M. Barry: MM. Mahoney et Hurcombe, lequel est l'avocat-conseil général de la *Dominion Marine Association*. Il peut y avoir eu des renvois fortuits au bill.

Le sénateur Smith (Colchester): Où travaille-t-il?

M. Barry: M. Hurcombe travaille à Ottawa.

M. Langlois: Monsieur le Président, me rendant compte que j'ai accaparé longtemps le comité à ma première comparution concernant le mémoire à l'étude, en plus du temps que nous avons passé hier à discuter de la version française, j'essaierai ce matin de limiter mes commentaires aux questions principales non résolues par les remarques de M. Mahoney. Je veux toutefois qu'il soit bien entendu que les points dont je ne traiterai pas ce matin, afin de ne pas retarder le comité avec mes remarques, ne seront pas laissés sans réponse.

En ce qui concerne la question de consultation avec l'Association du Barreau canadien, M. Mahoney a soulevé cette question à la fin des audiences du 29 juin dernier et puisque je suis membre de l'Association du Barreau canadien et de sa subdivision de l'amirauté, après avoir fait enquête j'ai découvert qu'un comité spécial de l'Association du Barreau canadien avait été formé sous le nom de Comité principal de la marine marchande de l'Association du Barreau canadien. Il est vrai qu'on a demandé l'avis du Comité sur la mesure législative et que ce dernier a proposé plus de 100 modifications dont quelques-unes concernaient les points soulevés dans mon mémoire. On m'informe que certains points ont été acceptés tandis que d'autres ont été rejetés. On a ensuite accordé plus de temps au comité afin qu'il fournisse ses commentaires sur le prédécesseur immédiat du présent Bill, le Bill C-61. On leur avait accordé m'a-t-on dit moins d'un mois, et il a tout de même réussi en dépit du peu de temps à soulever d'autres points. Une fois de plus, certains points ont été acceptés alors que la plupart ont été rejetés. Le comité n'a pas été consulté en ce qui concerne le Bill C-41—autrement dit la présente version.

[Text]

I have given my brief to all members of the committee and have discussed it with three of its members, including the chairman, Mr. Arthur Stone, Q.C., of Toronto. As a result, I must inform the committee that the committee would be misled if it believed that Bill C-41 has the approval of the substantive committee of the Bar Association to which I have just referred. Quite to the contrary; the committee members I have consulted are in general agreement with the points raised in our brief, and I will list especially seven which are the ones that I have checked and made sure of their general agreement, although I am not saying that they are in agreement with them word for word.

These points are as follows: Point 10, at page 10 of our brief, on the arrest provisions; point 14, at page 15 of our brief, on the various French versions; point 16, at page 18 of our brief, on the Canada Shipping Act; point 22, at page 24 of our brief, on enforcement officers; points 25, 26, 27, 28 and 29, at page 26 of our brief, on seizure and forfeiture; point 38, at page 42 of our brief, on the central registry concept; and point 54, at page 50 on the powers given to the Federal Court by section BII-61.

I say "in general agreement"; I am not saying that they agree word for word with the comments made in the brief, but they agree that those are areas of difficulty which are unresolved.

Turning now to the points made by Mr. Mahoney, as I said at the outset, I will concentrate my remarks on the main issues, but those other issues with which I will not deal are not dropped, as I said.

The first point to which I would like to address myself is point 9 in the brief submitted, relating to the admiralty court. Mr. Mahoney said that there is still an admiralty court in Canada and that the designation of "admiralty court" is widely used throughout the world. With great respect to Mr. Mahoney, both replies are incorrect. If one consults the Federal Court Act, which will be found in 1970 Revised Statutes of Canada, Second Supplement, at page 91, section 3, which is found at page 93, reads as follows:

The court of law, equity and admiralty in and for Canada now existing under the name of the Exchequer Court of Canada is hereby continued under the name of the Federal Court of Canada as an additional court for the better administration of the laws of Canada and shall continue to be a superior court of record having civil and criminal jurisdiction.

If that was not sufficient, section 64 of the same act, which is found at page 128 of the same volume of the Revised Statutes, contains subsection (1), which reads:

The Exchequer Court Act, except sections 26 to 28 thereof, the Admiralty Act and the Petition of Right Act are repealed.

[Traduction]

J'ai remis mon mémoire à tous les membres du comité et en ai discuté avec trois de ses membres y compris le président, M. Arthur Stone, C.R., de Toronto. Je dois alors informer le comité que ce dernier aurait tort de croire que le Comité de l'Association du Barreau dont je viens tout juste de parler approuve le Bill C-41. Bien au contraire, les membres du comité que j'ai consultés sont de façon générale d'accord avec les points soulevés dans notre mémoire; j'en mentionnerai surtout 7 avec lesquels ils sont d'accord, j'en suis certain, en général bien que je ne dise pas qu'ils les acceptent mot pour mot.

Voici quels sont ces points: Le 10^e point à la page 10 de notre mémoire sur les dispositions concernant la saisie; le 14^e point à la page 15 de notre mémoire sur les diverses versions françaises; le 16^e point à la page 18 de notre mémoire concernant la Loi sur la marine marchande du Canada; le 22^e point à la page 24 de notre mémoire concernant les agents d'exécution; les 25^e, 26^e, 27^e, 28^e et 29^e points à la page 26 de notre mémoire concernant la mise sous séquestre et la confiscation; le 38^e point à la page 32 de notre mémoire concernant l'idée d'un bureau central d'enregistrement; le 54^e point à la page 50 concernant les pouvoirs conférés à la Cour fédérale aux termes de l'article BII-61.

Je dis «d'accord en général»; je ne dis pas qu'ils acceptent mot pour mot les commentaires faits dans le mémoire mais qu'ils conviennent qu'il s'agit de secteurs de difficultés non résolues.

Si je passe maintenant aux points soulevés par M. Mahoney, comme je l'ai dit au début, je limiterai mes remarques aux questions principales mais il ne faut pas oublier que les autres questions dont je ne parlerai pas ne sont pas pour autant mises au rancart.

Je voudrais d'abord aborder la question n° 9 du mémoire de M. Mahoney. Ce dernier déclare qu'il existe toujours une Cour d'Amirauté au Canada et que l'expression «Cour d'amirauté» est largement utilisée dans le monde entier. Malgré tout le respect que je lui dois, ces deux réponses sont erronées. Si l'on consulte la loi sur la cour fédérale, dans les Statuts révisés du Canada, de 1970, au deuxième supplément, page 91, article 3, ce dernier figurant à la page 93, on y trouve ceci:

3. Le tribunal de *common law*, d'*equity* et d'amirauté du Canada existant actuellement sous le nom de Cour de l'Échiquier du Canada est maintenu sous le nom de Cour fédérale du Canada, en tant que tribunal supplémentaire pour la bonne application du droit du Canada, et demeure une cour supérieure d'archives ayant compétence en matière civile et pénale.

Si cela ne suffit pas, à l'article 64 la même loi, qui se trouve à la page 128 du même volume des statuts révisés, le paragraphe (1) prévoit que:

64. (1) La *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, à l'exception de ses articles 26 à 28, la *Loi sur l'Amirauté* et la *Loi sur les pétitions de droit* sont abrogées.

[Text]

So, even in 1970 the admiralty court did not exist as such; it was the Federal Court, exercising an admiralty jurisdiction.

His statement to the effect that "admiralty court" is a worldwide designation for courts exercising admiralty jurisdiction is incorrect when one realizes that the United States of America, the United Kingdom, Belgium, France, Norway—I could list many, but those are the main ones—have no such thing as an admiralty court. So I believe that if we are going to modernize shipping law in Canada it would be appropriate to use the proper designation of the court exercising admiralty jurisdiction. Those are my comments and I would, therefore, propose that the Maritime Code Act refer to "the Federal Court of Canada" in lieu of "the admiralty court," wherever that expression is found.

With respect to the arrest provisions, you will recall that I pointed out the inconsistencies between section BI-20 of the Maritime Code bill, at page 31, and section 43 of the Federal Court Act, the text of which can be found at page 11 of our brief. Mr. Mahoney considered that our brief would challenge the propriety of introducing the sister ship arrest provisions, but nothing was further from our minds. On the contrary, the Canadian Bar Association has been insisting ever since the Federal Court Act was introduced, let alone the Canadian Maritime Code, that the sister ship arrest provisions be incorporated in Canadian law. As a matter of fact, the point was made at the time the Federal Court Act was under discussion to have the sister ship arrest provisions included in the Federal Court Act rather than anywhere else. When it was found that the Department of Justice, or the government, refused, for reasons unknown to the Canadian Bar Association, to have them introduced in the Federal Court Act, the Canadian Bar Association accepted the promise that they would be at least introduced in the Maritime Code. So we do not challenge that; we merely wish to have provisions in section BI-20 of the bill compatible with those of section 43 of the Federal Court Act. We also wish that the sister ship provisions not be ambiguous. So, with great respect, I do not think Mr. Mahoney addressed himself to those main points, the question of integration and the problems of wording which are pointed out in our brief.

We therefore suggest that section BI-20(1)(a), at line 14, be amended to delete the words "or charterer," so that the line would read: "... arose, was an owner of the ...". Then it would continue. The reason for this is, as pointed out in our brief, that the word "charterer", which is defined at page 32 of the brief, is defined in exactly identical terms to the word "owner," the word "owner" being defined, as you will recall, in section 3 of the Maritime Code Act, so there is redundancy.

[Traduction]

Donc déjà en 1970, la Cour d'Amirauté n'existait plus en tant que telle, elle était remplacée par la Cour fédérale qui avait juridiction dans le domaine de l'amirauté.

Cette affirmation selon laquelle l'expression «Cours d'Amirauté» est utilisée dans le monde entier pour désigner les tribunaux ayant compétence dans le domaine de la marine marchande est erronée et ne tient aucun compte du fait que les États-Unis d'Amérique, le Royaume Unis, la Belgique, la France, la Norvège—je pourrais énumérer bien d'autres pays mais ce sont les principaux—ne possèdent aucune cour d'amirauté. Je pense donc que si nous devons moderniser la Loi sur la marine marchande au Canada, il conviendrait d'utiliser les termes exacts pour désigner le tribunal qui a compétence dans ce domaine. Ce sont là les commentaires que je voulais faire et je proposerais donc que dans la Loi sur le code maritime, on parle de la Cour fédérale du Canada plutôt que de la cour d'amirauté.

En ce qui concerne les dispositions portant sur les saisies de navire, vous vous rappellerez que j'ai souligné les incohérences qui existent entre l'article BI-20 du projet de loi sur le Code maritime, à la page 31, et l'article 43 de la Loi sur la Cour fédérale, texte que l'on peut trouver à la page 11 de notre mémoire. M. Mahoney estimait que notre mémoire mettrait en question l'utilité d'introduire des dispositions portant sur l'arrestation d'un navire appartenant à un même propriétaire, mais telle n'était pas notre intention. Au contraire, l'Association du barreau canadien a insisté depuis l'adoption de la Loi sur la Cour fédérale, sans compter celle du Code maritime canadien, pour que des dispositions portant sur l'arrestation d'un navire appartenant à un même propriétaire soient incluses dans la loi canadienne. En vérité, cette question a été soulevée à l'époque où l'on étudiait la Loi sur la Cour fédérale en vue d'y inclure ces dispositions, plutôt que de les intégrer à d'autres lois. Quand il a été établi que le ministère de la Justice, ou le gouvernement, s'y opposait pour des raisons qu'ignore l'Association du barreau canadien, cette dernière a accepté la promesse qui lui a été faite que ces dispositions seraient au moins insérées dans le Code maritime. Nous ne nous y opposons donc pas: nous souhaitons simplement que l'article BI-20 du projet de loi contienne des dispositions qui correspondent à celles de l'article 43 de la Loi sur la Cour fédérale. Nous espérons aussi que les dispositions portant sur l'arrestation d'un navire appartenant à un même propriétaire ne soient pas équivoques. Sauf le respect que je lui dois, je ne pense pas que M. Mahoney visait ces deux grandes questions, celle de l'intégration et le problème de libellé qui ont été soulignés dans notre mémoire.

Nous proposons donc que l'article BI-20(1)a), à la ligne 16, soit modifié de façon à supprimer l'expression «ou l'affrètement» et que l'on y lise: «... la cause d'action, en était le propriétaire...». Et l'on enchaîne. Ceci parce que, comme nous l'avons souligné dans notre mémoire, le terme «affrètement», qui est défini à la page 32 du mémoire, est expliqué en des termes identiques à ceux qui sont utilisés pour définir le terme «propriétaire». Ce dernier étant défini, vous vous en souvenez, à l'article 3 de la Loi sur le Code maritime, il y a donc redondance.

[Text]

We understand that for the purposes of section BI-20(1) "owner" is given an addition meaning by the wording found from line 5 to line 8 at the top of page 32. We have no objection to that. However, if we read section BI-20(1)(a) as it is presently written, we would have to read: "... arose, was an owner or owner of the ship, ..." which does not make sense. So we suggest that there be a deletion there. We also suggest that at page 32 the definition of "charterer", at lines 1 to 4 inclusive, should be deleted, because that is already defined as being an owner under section 3 of the Maritime Code Act.

Lines 23 to 27 also present a problem in section BI-20(1)(a)(ii), in that it is not clear whether a maritime lien is created by that section on the sister ship, because the section reads:

except a claim arising under paragraph 22(2)(a), (b) or (c) of the Federal Court Act, any other ship may be arrested in accordance with such Rules if at the time when the arrest is effected that person is an owner of the ship;

As pointed out in our brief, it is not clear whether "the ship" which is mentioned there is the ship which was the original cause of action, or the ship which is being arrested. The French version would seem to indicate the intent that "the ship" refers to the ship which is being arrested and that no maritime lien is being created.

I must point out that in the arrest convention to which Mr. Mahoney referred yesterday there is a specific provision that the sister ship arrest provisions of the convention do not create a maritime lien on the sister ship. That is Article IX, which reads as follows:

Nothing in this convention shall be construed as creating a right of action which, apart from the provisions of this convention, would not arise under the law applied by the court which has seizure of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the convention on maritime mortgages and liens, if the latter is applicable.

So it seems that the section would need to be redrafted. I am not sure that I have done it properly, not being an expert in drafting in English. It would seem that it should read as follows:

... except a claim arising under paragraph 22(2)(a), (b), or (c) of the Federal Court Act, any other ship owned by that person at the time the arrest is to be effected may be arrested in accordance with such rules—

And it would carry on.

A third problem raised was the inconsistency between section BI-20 and section 43(3) of the Federal Court Act. Section 43(3) of the Federal Court Act says that certain types of claims may be enforced *in rem* despite change of ownership in

[Traduction]

Nous convenons qu'aux fins de l'article BI-20(1), le terme «propriétaire» revêt une signification supplémentaire, compte tenu du libellé utilisé de la ligne 4, à la ligne 8, en haut de la page 32. Nous, ne nous y opposons pas. Toutefois, si nous lisons l'article BI-20(1)a tel qu'il est formulé actuellement, il faudrait qu'il devienne: «... la cause d'action, en était le propriétaire ou le propriétaire ...» ce qui n'a aucun sens. Nous proposons donc de supprimer ce passage. Nous proposons aussi qu'à la page 32, la définition d'affréteur, de la ligne 1 à la ligne 4 exclusivement, soit supprimée, parce qu'elle correspond à celle de propriétaire donnée à l'article 3 de la Loi sur le code criminel.

Les lignes 23 et 27 posent aussi un problème à l'article BI-20(1)a(ii), car il n'est pas clairement établi si cet article entraîne l'imposition de privilège maritime sur le navire appartenant à un propriétaire, puisque cet article prévoit qu':

(ii) à l'exception des demandes formulées en vertu de l'alinéa 22(2)a, b) ou c) de la *Loi sur la Cour fédérale*, tout autre navire dont cette personne est propriétaire au moment où la saisie est effectuée peut, conformément à ces mêmes Règles, être saisi; et

Comme nous l'avons souligné dans notre mémoire, il n'est pas clairement établi si «le navire» dont il est question ici est celui qui fait initialement l'objet du litige, ou s'il s'agit du navire qui est saisi. La version française semblerait indiquer que l'expression «le navire» se réfère au navire qui est saisi et que conséquemment ladite saisie ne donne naissance à aucun privilège maritime.

Je dois faire remarquer que dans la convention sur la saisie des navires dont a fait état hier M. Mahoney, il y a une disposition particulière précisant que les dispositions en matière de saisie d'un navire appartenant au même armateur ne donne naissance à aucun privilège maritime sur ce dernier. Il s'agit de l'article IX qui stipule:

Rien dans la présente convention ne doit être interprété comme donnant un droit d'action qui, sauf les dispositions de cette convention, ne serait pas prévue en vertu de la loi appliquée par le tribunal qui a été saisi du cas, ni comme donnant naissance à quelque privilège maritime non prévu dans la loi ou dans la convention sur les hypothèques et les privilèges maritimes si ladite convention s'applique dans ce cas.

Ainsi, il semblerait que cet article devrait être reformulé. Je ne suis pas certain de l'avoir fait correctement, puisque je ne suis pas un expert dans la rédaction de la version anglaise. Il semblerait donc qu'il faudrait dire:

... à l'exception des demandes formulées en vertu de l'alinéa 22(2)a, b), c) de la Loi sur la cour fédérale, tout autre navire dont cette personne est propriétaire au moment où la saisie est effectuée conformément à ces mêmes règles ...

Et ainsi de suite.

Il y a un troisième problème qui se pose vu l'incompatibilité entre l'article BI-20 et le paragraphe 43(3) de la Loi sur la cour fédérale. En effet, ce paragraphe stipule que certaines catégories de demandes peuvent être exercées en matière réelle

[Text]

the vessel between the time the cause of action arises and the time the arrest is to be effected. It goes by exception, and when you do a comparison of the sections as to the types of claims that are left as being exercisable, despite a change of ownership under section 43(3) and compare that to those listed under section BI-20(1)(b), it will be seen that Bill C-41 omits the claims described under paragraphs (b), (d) (o), and (q) of section 22(1). Until such time as Mr. Mahoney tells this committee and ourselves whether or not the omission to cover such claims in Bill C-41 was intentional or not, we are unable to propose an amendment. If Bill C-41 intentionally omits the claims under paragraphs (b), (d), (o), and (q) of section 22(1), then, in our respectful submission there will have to be a consequential amendment to section 43(3) of the Federal Court Act to ensure that the exceptions which are found in the Federal Court Act are the same as those which are prescribed in the proposed Maritime Code. If it is an unintentional omission, then a correction has to be made to section BI-20(1)(b).

I am afraid I cannot assist the committee any further in that respect. Mr. Mahoney, unfortunately, did not address himself to that part of our brief in his submission to the committee yesterday.

A further point made under item 10 of our brief related to the question of the release of vessels pursuant to section BI-20(2) by persons entitled to give clearance.

Mr. Mahoney did not address himself to that question, which was one of the very serious concerns of the Canadian Bar Association. My suggestion is that the last word at line 41 on page 31 of the bill, the word "unless," should be deleted, together with the deletion of lines 42 and 43. That subsection would then read:

(2) No person who knows or who ought reasonably to know that a ship has been arrested as provided in subsection (1) shall give clearance in respect of that ship.

Also, the Canadian Bar Association, and many members of the profession, are hopeful that this prohibition would apply not only to arrests effected pursuant to the Federal Court Act, but to any arrest carried out, whether it be an attachment in a civil court, or elsewhere. However, since we do not wish to change a substantive provision of the bill, we would be content in suggesting that the amendment I have just suggested be made. That would be satisfactory.

I shall leave item 13 for my friend Mr. Barry to deal with. He is much more knowledgeable in that area than I am.

The next point I should like to deal with is item 16, which deals with clause 4 of the bill. The object of clause 4 is to propose certain amendments to the present provisions of the Canada Shipping Act respecting mortgages. We have taken due note of the comments made by Mr. Mahoney to the effect

[Traduction]

même s'il y a changement de propriétaires du navire entre le moment de la cause d'action et le moment de la saisie. Il s'agit d'une exception et si nous comparez les articles quant au type de demandes qui peuvent être déposées, en dépit d'un changement de propriétaires, en vertu du paragraphe 43(3) et que vous les comparez avec les cas prévus à l'alinéa BI-20 (1) b), on note que le projet de loi C-41 fait abstraction des demandes énoncées aux alinéas b), d), o) et q) du paragraphe 22(1). Jusqu'à ce que M. Mahoney ait dit au comité si oui ou non cette omission portant sur les demandes, dans le projet de loi C-41, est intentionnelle, nous sommes dans l'incapacité de proposer une modification. En effet, si le projet de loi C-41 omet sciemment les demandes formulées en vertu des paragraphes b), d), o) et q) du paragraphe 22(1), alors nous pensons, sauf votre respect, qu'il faudra apporter une modification conséquente au paragraphe 43(3) de la Loi sur la cour fédérale pour s'assurer que les exemptions dont il est fait état dans la Loi sur la cour fédérale sont les mêmes que celles qui figurent au projet de loi sur le code maritime. Si par contre il s'agit d'une omission non intentionnelle, il conviendrait d'apporter un rectificatif à l'article BI-20 (1) b).

Malheureusement, je ne pourrais aider davantage le comité à ce sujet. Malheureusement, M. Mahoney, dans l'exposé qu'il a présenté hier au comité, n'a pas jugé bon de s'intéresser à cette partie de notre mémoire.

Il y a également une autre question portant sur le numéro 10 de notre mémoire qui traite de la libération des navires, en vertu de l'article BI-20 par les personnes habilitées à donner congé.

Cette question n'a pas retenu l'attention de M. Mahoney et pourtant elle préoccupe au plus haut point l'Association du barreau canadien. Je propose que le dernier mot de la ligne 41 à la page 31 du projet de loi, soit l'expression «à moins», ainsi que les lignes 42 et 43 soient supprimés. Ce paragraphe ainsi modifié se présenterait de la façon suivante:

(2) Quiconque sait ou doit raisonnablement savoir qu'un navire a été saisi conformément au paragraphe (1) doit lui donner congé.

De plus, l'Association du barreau canadien ainsi que de nombreux membres de la profession espèrent que cette interdiction ne s'appliquera pas seulement aux saisies effectuées en vertu de la Loi sur la Cour fédérale, mais aussi à n'importe quelle autre saisie même si cette dernière constitue un cas qui doit être tranché par un tribunal de juridiction civile ou autre. Toutefois, étant donné que nous ne souhaitons pas modifier une disposition aussi importante du projet de loi, nous nous contenterions de proposer que la modification dont je viens tout juste de faire état soit apportée. Cela serait tout à fait satisfaisant.

Je laisserai maintenant à mon ami, M. Barry, le soin de traiter de l'article 13, car il est plus compétent que moi dans ce domaine.

Je voudrais maintenant discuter du point numéro 16 qui porte sur l'article 4 du projet de loi. Cet article envisage certaines modifications aux dispositions actuelles de la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne les hypothèques. Nous avons pris bonne note des commentaires de

[Text]

that the Maritime Code bill does not purport to settle the issue of updating of the substantive law of mortgages. We are quite content to wait until such time as those provisions are proposed before commenting on them. However, Mr. Mahoney did propose an amendment to section 52—an amendment to the amendment, if I may put it that way. At page 9 of the bill an amendment is proposed to the present section 52 of the Canada Shipping Act. Mr. Mahoney proposed an amendment to that amendment which he felt would solve one of the problems we raised. It does not. The problem is still there. The legislature proposes an amendment to section 52 of the Canada Shipping Act. The courts will have to find a meaning for that change. My humble submission is that the only interpretation they can give to the amendment is that the mortgagee is to have priority over any other person having an interest in a ship in the event that the ship in question falls into bankruptcy, and that has never been the intent of section 52 of the Canada Shipping Act.

If, as Mr. Mahoney stated, the intent is not to change the effect of section 52, we would suggest that there be a deletion of lines 9 to 27 at page 9 of the bill, which deletion would result in no amendment being made to section 52 of the Canada Shipping Act. That is the best way to ensure that the courts will not give a different interpretation than that which the department wishes to achieve.

Item 21 of our brief deals with section BI-8 of the proposed Maritime Code. In that respect, my comment was that it was a mistake to personify a ship. I was pleased to find that Mr. Mahoney agreed with our point in that respect. However, he went on to say that since section BI-8 addressed itself to pollution and there was already personification of a ship for that purpose under Part XX of the Canada Shipping Act, he did not feel that it would require an amendment. With due respect, I see nothing in section BI-8 which justifies the statement that this section is limited to pollution. The section reads:

Where damage to property in Canada or to the environment within the internal waters, the territorial sea or the fishing zones of Canada is caused or is likely to be caused—

In my humble submission, if a ship collides with a wharf, or causes any form of damage, such damage would constitute damage to property. Since that section is in a general portion of the proposed code, I do not think it can be fairly construed as being limited to pollution. If such is the case—if it is the intention of the government to have that provision cover pollution—the way to do so, in my humble submission, would be to delete section BI-8 and wait for that provision to be incorporated in the book which will deal specifically with pollution. In that way, there would be no misunderstanding on the effect of that section.

[Traduction]

M. Mahoney en ce qui concerne le fait que le projet de loi sur le Code maritime ne prétend pas trouver la solution à la mise à jour de la Loi sur les hypothèques de constructeur. Nous sommes tout à fait disposés à attendre la présentation de ces dispositions avant de les commenter. Toutefois, M. Mahoney a proposé que soit modifié l'article 52—une modification à la modification, si je peux m'exprimer de cette façon. A la page 9 du projet de loi, on propose une modification à l'article 52 de l'actuelle Loi sur la marine marchande du Canada. M. Mahoney a proposé une modification à cette modification qui, à son avis, apporterait une solution à l'un des problèmes que nous avons soulevés. Ce n'est pas le cas. Le problème reste entier. Le pouvoir législatif propose une modification de l'article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Les tribunaux devront trouver une raison à cette modification. Quant à moi, je pense que la seule interprétation qu'ils pourront donner à cette modification sera que le créancier hypothécaire doit avoir la priorité sur toute autre personne qui a un intérêt dans un navire dans le cas où ledit navire est en faillite, mais cela n'a jamais été l'un des buts visés par l'article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Si, comme M. Mahoney l'a déclaré, on ne veut pas modifier la portée de l'article 52, nous proposons que soit retranchées les lignes 10 à 27 à la page 9 du projet de loi, ce qui aura pour résultat de n'apporter aucune modification à l'article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada. C'est là la meilleure façon de garantir que les tribunaux ne donneront pas une interprétation différente de celle que le Ministère souhaite imposer.

Le numéro 21 de notre mémoire porte sur l'article B1-8 du projet de loi sur le Code maritime. A cet égard, je dirais que c'était une erreur de personnifier un navire. J'ai constaté avec plaisir que M. Mahoney était d'accord sur ce point. Il a estimé cependant que l'article B1-8 ne nécessitait pas une modification dans la mesure où l'article en question traitait de la pollution et que la partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada personnifiait également un navire. Avec tout le respect que je lui dois, je ne vois rien dans l'article B1-8 qui puisse justifier la déclaration de M. Mahoney selon laquelle cet article ne traite que de la pollution. En effet, l'article dit:

Lorsqu'un sinistre maritime cause ou est susceptible de causer des dommages à des biens se trouvant au Canada, ou au milieu dans les limites des eaux intérieures, de la mer territoriale ou des zones de pêches du Canada...

A mon humble avis, si un navire heurte un quai, ou cause des dommages, ceux-ci constitueraient des dommages à des biens. Puisque cet article figure dans la partie générale du projet de Code, je ne pense pas qu'on puisse honnêtement dire qu'il ne traite que de la pollution. Si tel est le cas, c'est-à-dire si le gouvernement désire que cette disposition traite de la pollution, il faudrait, à mon humble avis, supprimer l'article B1-8 et attendre que cette disposition soit insérée dans le livre qui traitera précisément de la pollution. De cette façon, aucun malentendu sur l'interprétation de cet article n'existera.

[Text]

Item 22 at page 24 of our brief deals with section BI-15, which is headed "Enforcement Officers and Powers." That section is at page 28 of the bill. Mr. Mahoney says that in further books the number of enforcement officers could be restricted in relation to the importance of the violation, and that the intent there was to give the minister great flexibility. He also asked us to trust the fact that these people would act properly. We are quite ready to do that, but in our humble submission it is very risky to draw legislation with the mere confidence that powers unchecked will be properly exercised at all times. Our suggestion would be to delete section BI-15 in total and replace it by a section which would read:

The minister may appoint officers within the Public Service of Canada for the purpose of enforcing this code or any provision thereof designated by him . . .

And this would therefore force the minister to designate specific persons. This would be known and it would be a duty they would have to discharge with the due care of any ministerial duty or revert back to the provisions of the Canada Shipping Act, section 93, where the designation was very limited indeed, and included commissioned officers on full pay in the Canadian Forces, customs officers and consular officers. But they should be restricted and it should not be a case of just any constable coming around to enforce the provisions of the act.

Now, Mr. Chairman, on point 24 of our brief, at page 24, there was considerable discussion on the whole question of detention, and I was very interested to hear Mr. Mahoney saying that although detention is not a new word there is a new concept of detention which is introduced in the Canadian Maritime Code. You will remember that he said that there are no physical restraints on the vessel. That floored me because in actual fact when you refuse clearance to a ship you are in fact exerting physical restraint on the vessel because you are preventing it from leaving port. Unless this is going to be changed, it is as bad as if you served a writ of arrest in admiralty or served a writ of seizure as provided later in the code, so there is physical restraint in the same sense as if there was a seizure or an arrest in admiralty proceedings.

It is also significant that even at the detention stage, my understanding of the bill is that certain conservatory measures may be taken by the enforcement officers, such as the sale of perishable goods, so there again you have every indication of physical restraint. So the points we have made on detention, I would humbly submit, have not been adequately covered by Mr. Mahoney.

On the question of security, we are again somewhat surprised by the comments made by Mr. Mahoney when he said that in civil actions the practice or the law is that security is to be agreed to by the parties or by the plaintiff. That is an incorrect statement. Security in civil proceedings or in admiralty proceedings is, I will concede, a matter of agreement in

[Traduction]

La rubrique 22 de notre mémoire qui se trouve à la page 24 traite de l'article BI-15, qui a pour titre «agents et pouvoirs d'application». Cet article se trouve à la page 28 du projet de loi. M. Mahoney a déclaré que dans les livres supplémentaires le nombre d'agents d'application proportionnel à la gravité de la violation et que la loi visait à donner au ministre une plus grande souplesse. Il nous a également demandé de croire que ces agents seraient honnêtes. Nous sommes prêts à le croire mais, à notre avis, il est très risqué d'adopter une loi en se basant sur le simple fait que des pouvoirs incontrôlés seront exercés de façon appropriée en tout temps. Nous proposons de supprimer l'article BI-15 dans sa totalité et de le remplacer par un article qui stipulerait:

Le ministre peut nommer tout membre de la Fonction publique du Canada pour faire appliquer le présent code ou toute disposition de celui-ci qu'il précise . . .

Cet article obligerait le ministre à nommer des personnes précises. Celles-ci seraient connues et devraient accomplir leurs fonctions avec toute l'attention que requiert une tâche ministérielle ou en revenir aux dispositions de l'article 98 de la Loi sur la marine marchande du Canada, où les catégories de personnes désignées étaient limitées et comprenaient tout officier breveté à pleine solde des forces canadiennes, tout préposé des douanes et tout agent consulaire. Mais leur nombre devrait être restreint et il ne s'agit pas de faire appliquer les dispositions de la loi par n'importe quel fonctionnaire.

Au sujet de la rubrique 24 de notre mémoire, monsieur le président, je dois dire que la question de la rétention des navires a fait l'objet de nombreuses discussions et que j'ai écouté avec intérêt M. Mahoney dire que, bien que la rétention des navires a fait l'objet de nombreuses discussions et que j'ai écouté avec intérêt M. Mahoney dire que, bien que la rétention n'était pas un terme nouveau, une nouvelle notion de la rétention figurait dans le Code maritime canadien. Vous vous souviendrez qu'il a dit qu'il n'existait aucune entrave physique imposée au navire. Cette déclaration m'a un peu époustoufflé car, en fait, lorsqu'une personne refuse de donner congé au navire, elle exerce en fait une restriction physique sur le navire en l'empêchant de quitter le port. A moins que cette dispositions ne soit modifiée, elle est aussi grave qu'il s'agit d'envoyer un mandat d'arrêt en Cour d'Amirauté ou un mandat de saisie comme le cas est prévu dans le Code. Il existe donc une restriction d'ordre physique qui correspond à la saisie ou à l'arrêt dans des procédures en cour d'Amirauté.

Il est également significatif que même au stade de la rétention, certaines mesures conservatrices peuvent être prises par les agents d'application, telles que la vente de biens périssables. Il s'agit également de restriction d'ordre physique. Je dirai donc que les remarques qu'a formulées M. Mahoney sur la rétention des navires ne suffisent pas.

Quant à la question de la garantie, nous sommes quelque peu surpris par les commentaires de M. Mahoney lorsqu'il dit qu'en matière civile la loi veut que la garantie soit acceptée par les diverses parties ou par le plaignant. Cette remarque est erronée. La garantie dans les procédures civiles ou dans des procédures un Cour d'Amirauté est, je le concède, une ques-

[Text]

most cases, but it is not a matter left to the discretion of the plaintiff. The rules of the court are that when you arrest property, you have a right to security on the basis of your best arguable case on damages, the maximum limit of that security being the value of the vessel at the time the arrest is effected, or the amount you claim, whichever is the less. It is up to the court to approve security, and the court is the instrument which will grant the release from arrest.

All we suggest in our brief with respect to detention and with respect to seizure is that the same rules apply, and that the same rights be given to defendants or respondents or accused to have security assessed in the same fair way as the law presently reads for civil actions.

The Chairman: Is the bond put up to the court?

Mr. Langlois: Yes, senator, it is put up to the court.

The Chairman: And held in trust by the court?

Mr. Langlois: Actually, if it is a bond it is left in court. If it is a cash deposit it is paid into the Consolidated Revenue Fund and paid back through the court, but the court has the control of the security, and were there is no security given it has control of the ship.

So the points we have made on sections 24 and following concerning detention have not been answered, in our humble submission.

On point 25, at page 26 of our brief, Mr. Mahoney said we overstated the facts when we said in our brief that the ship could be confiscated upon any member of the crew or other person on board having been convicted of a violation of the code. Although he admits that pursuant to section BI-19, if there is a failure to appear on the part of a member of the crew who has been charged with a violation, the vessel may be forfeited, he said that the government does not intend to forfeit for minor offences. What he is asking Parliament for is a blank cheque and a vote of confidence. Our humble submission is that that is too dangerous and the results and the economic impact are too great to do that, and again we reiterate the fact that seizure of forfeiture should be limited to violations to which the owner of the vessel is privy.

The Chairman: But is not the owner responsible for his crew members?

Mr. Langlois: An owner is very rarely responsible for the penal or criminal violations of his employees, from a criminal viewpoint, unless he can be determined to be a party in accordance with the Criminal Code. He may have to be found liable civilly, under the doctrine of *respondeat superior*. But as far as criminal responsibility or penal responsibility is concerned, I do not think that that doctrine applies.

Under point 26, at page 26 of our brief, Mr. Mahoney said that there is no intention to give the Federal Court penal or criminal jurisdiction. We are happy to find that out, although he admits that the word "conviction" is found as one of the types of orders or judgments that may be rendered by the

[Traduction]

tion d'accord dans la plupart des cas, mais ce n'est pas une question laissée à la discrétion du plaignant. Les règlements de la Cour stipulent que lorsque vous saisissez des biens, vous avez droit à une garantie en fonction du meilleur argument défendable, la limite maximale étant la valeur du navire au moment de la saisie ou le montant des dommages que vous demandez, en prenant le montant le moins élevé. Il incombe au tribunal d'accepter la garantie et celui-ci a le pouvoir d'accorder la libération des navires.

Au sujet de la rétention et de la saisie du navire, nous proposons dans notre mémoire que les mêmes règlements s'appliquent et que les mêmes droits soient donnés au défendeur ou aux accusés, à savoir, que la garantie soit évaluée de la même manière équitable que le prévoit la loi dans des actions civiles.

Le président: Est-ce le tribunal qui fixe la garantie?

M. Langlois: Oui, sénateur, c'est le tribunal.

Le président: Le tribunal la garde-t-elle en fiducie?

M. Langlois: S'il s'agit d'une garantie, le tribunal la garde. S'il s'agit d'un dépôt en espèces, cet argent est versé au Fonds du revenu consolidé puis au tribunal mais le tribunal garde le contrôle de la garantie, et s'il n'existe aucune garantie, le contrôle du navire.

Nous estimons donc que les remarques que nous avons faites aux rubriques 24 et suivantes, concernant la rétention des navires n'ont pas reçu de réponse.

Au sujet de la rubrique 25, page 26 de notre mémoire, M. Mahoney a déclaré que nous avions exagéré les faits lorsque nous avons dit que le navire pouvait être confisqué à tout membre de l'équipage ou à toute autre personne à bord qui a été accusé d'avoir violé le Code. Bien qu'il ait admis que, conformément à l'article BI-19, le navire puisse être confisqué, si les membres de l'équipage accusés d'avoir violé le Code ne comparaissaient pas devant le tribunal, il a déclaré que le gouvernement n'avait pas l'intention de confisquer le navire en cas d'infractions mineures. Il demande au Parlement un chèque en blanc et un vote de confiance. A notre avis, c'est trop dangereux et les conséquences économiques trop importantes et nous demandons donc que la saisie et la confiscation des navires soient limitées aux violations que perpète le propriétaire du navire.

Le président: Mais le propriétaire du navire n'est-il pas responsable des membres de son équipage?

M. Langlois: Un propriétaire est très rarement responsable des violations pénales ou criminelles de ses employés, d'un point de vue pénal, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il est complice conformément au Code criminel. Il doit être civilement responsable en vertu de la doctrine du *respondeat superior*. Mais en ce qui concerne les responsabilités criminelles ou pénales, je ne pense pas que cette doctrine s'applique.

A la rubrique 26, page 26 de notre mémoire, M. Mahoney a déclaré que la Cour fédérale n'aurait pas de compétence pénale ou criminelle. Nous sommes heureux de le savoir, bien qu'il admette que le terme «déclaration de culpabilité» fait partie des genres d'ordonnance ou de jugements que peut

[Text]

Federal Court, and he read to you section B1-22. Our submission is that the word "conviction" should be deleted in section B1-22, line 20, page 33 of the bill, or, if, as I think Mr. Mahoney pointed out, conviction relates to a special jurisdiction that the Federal Court may exercise under the Prize Act, it might be wise and prudent to refer to convictions and say that it is convictions in the exercise of that specific jurisdiction. But so far as the act generally refers to proceedings in the admiralty court and speaks of convictions, then it is fair to say that someone may construe sections B1-19 and following as conferring upon the Federal Court penal or criminal jurisdiction. But that was not the main point we made in our brief under those sections. The main point we made, which remains unresolved by the comments of Mr. Mahoney, with the greatest respect, is why is it necessary in the case of violations to put into play two jurisdictions, one which will be the court of proper penal jurisdiction which will deal with the violation, and the other which will be the Federal Court which will deal with the forfeiture, or, if you wish, the detention, seizure and eventual forfeiture. The question we posed in our brief, and which we have not answered for you because we are not able to understand the intent of the logic behind the proposal, is how can the Federal Court deal with the question of seizure and forfeiture without getting involved in the matter of the offences? How can the Federal Court rule on security without looking into how serious the violation is?

In my humble submission, it is impossible. It will have to look into the violation, which means the accused will have to plead his case or defend his case in front of two jurisdictions. And you know what that can lead to: conflicting judgments, different standards of evidence, et cetera. You may well have conflicting judgments. The Federal Court will be tempted to use the ordinary rules of evidence as to merely the preponderance of proof, whereas the penal courts will apply the criminal tests as to evidence—in other words, proof beyond a reasonable doubt. You will come to totally different results in the end.

Not understanding the logic, I am afraid I cannot assist the committee as to a proposed solution to that question, but our request to the committee that the whole question of the division of jurisdiction as between the Federal Court and the courts of proper penal jurisdiction be clarified is certainly still quite material at this time, despite the comments made by my friend Mr. Mahoney.

Again on point 28 of our brief, which is at page 28, where we raise the point that the minister must consent to the security which may be given as the result of a seizure, Mr. Mahoney made the comment that this is analogous to the situation in civil proceedings. I dealt with that earlier on when dealing with an earlier section, and I simply state that the statement is incorrect, for the reasons I gave before.

It was interesting to note, in passing, that Mr. Mahoney seemed to find great relief in the fact that these provisions

[Traduction]

rendre la Cour fédérale et il vous a lu à ce sujet l'article BI-22. Nous pensons que le terme «déclaration de culpabilité» doit être supprimé de l'article BI-22, ligne 20, page 33 du projet de loi ou, si, comme M. Mahoney l'a dit, la déclaration de culpabilité a un rapport avec une compétence spéciale que la Cour fédérale peut exercer en vertu de la Loi sur les prises, il serait peut-être plus sage et plus prudent de se référer aux déclarations de culpabilité dans l'exercice de cette compétence précise. Mais tant que la loi se réfère aux procédures de la cour d'Amirauté et parle de déclaration de culpabilité, il est possible d'interpréter les articles BI-19 et suivants comme si la Cour fédérale disposait d'une compétence pénale ou criminelle. Mais ce n'est pas le point principal que nous avons soulevé dans notre mémoire à propos de ces articles. Nous nous demandions, et cette remarque n'a pas été résolue par les commentaires de M. Mahoney, avec tout le respect que je lui dois, pourquoi il était nécessaire, dans le cas de violations de la loi, de faire intervenir deux juridictions, une qui sera le tribunal de juridiction pénale qui traitera de la violation et l'autre la Cour fédérale qui traitera de la confiscation, ou, si vous voulez, de la rétention, de la saisie et de l'éventuelle confiscation. La question que nous avons posée dans notre mémoire, et à laquelle nous n'avons pas répondu car nous n'avons pas pu comprendre la logique de cette proposition, est comment la Cour fédérale peut résoudre le problème de la saisie et de la confiscation sans prendre les infractions en considération? Comment la Cour fédérale peut-elle rendre une décision à propos de la garantie sans examiner la gravité de la violation?

A mon avis, c'est impossible. La Cour devra examiner la violation, ce qui signifie que l'accusé devra plaider son cas ou se défendre devant deux juridictions. Et vous savez que cela peut aboutir à des jugements conflictuels, à des normes de preuves différentes, etc. Les jugements rendus peuvent très bien être conflictuels. La Cour fédérale sera tentée d'utiliser la règle ordinaire de la preuve pour établir la simple prépondérance de celle-ci, tandis que le tribunal pénal utilisera des critères d'ordre criminel pour établir les preuves, c'est-à-dire des preuves au-delà d'un doute raisonnable. Les résultats seront totalement différents.

Puisque nous n'en comprenons pas la logique, je crains de ne pouvoir aider le Comité à résoudre cette question mais nous persistons à demander au Comité d'éclaircir la question de la compétence entre la cour fédérale et le tribunal pénal malgré les commentaires de M. Mahoney.

De nouveau à la rubrique 28 de notre mémoire, page 28, nous faisons allusion au fait que le ministre doit accorder son consentement à la garantie qui peut être donnée à la suite d'une saisie et M. Mahoney a déclaré que cette mesure était analogue à ce qui se passe dans les procédures civiles. J'en ai déjà parlé en discutant d'un autre article, et je veux simplement dire que la déclaration de M. Mahoney est erronée pour les raisons que j'ai données tout à l'heure.

Il était intéressant de noter, au passage, que M. Mahoney semblait être soulagé en constatant que ces dispositions étaient

[Text]

were less stringent than those of the Customs Act and relative acts. In my humble submission, the object of the Customs Act, like the object of the Narcotics Act, is quite different from the object of the Canadian Maritime Code, and thank goodness the provisions of this Code are less stringent than those of the Customs Act. Greater care should be taken in this Code, because of the values involved and the type of assets or objects we are aiming at in seizures, forfeitures and arrests—i.e., vessels which may be valued in the tens of millions of dollars owned by foreign people who may be victims of violations committed by third parties to which in good faith they entrusted the operation of their ships. It is not at all the same kind of legislation.

On point No. 31 in our brief, which is found at page 34, we are pleased to see that Mr. Mahoney agrees with us that the sections referred to there may be misleading. He did propose an amendment to the bill which does clear up the error to a great degree. There is another problem, however, with which he did not deal, and that is the question of the 30 days within which an action must be taken by an innocent third party on pain of losing all rights to the vessel. We pointed out in our brief that this was rather harsh. If an innocent third party is unaware of the seizure, then, by the mere passage of time, a mere 30 days—and goodness knows how short that is even in modern times, he loses all his rights.

Our proposal was either to broaden that delay or to write into the legislation provisions which would force the minister to give notice in various strategic places—for instance, with the Federal Court, possibly in the *Canada Gazette* and in the local newspapers where the vessel is, or even to the registered owner, if he is known, to make sure that the mere passage of time does not cause a registered owner to lose any right to reclaim his vessel after it has been seized but before it is forfeited. So there is a requirement that the innocent third party must apply within 30 days.

Neither did Mr. Mahoney dwell or comment on the tests imposed by section BI-24 on these innocent third parties. I was happy to see that he conceded that there are provisions in the Criminal Code dealing with the subject matter of parties to infractions or violations, and our suggestion would be that you delete from the Canadian Maritime Code any provision which would be different from that of the Criminal Code on the question of accomplices, acquiescence and things of that sort, and that you let the general provision of section 21 of the Criminal Code apply in this case.

As Mr. Mahoney pointed out, by virtue of the Interpretation Act, section 21 of the Criminal Code would apply in any event. So any innocent third party claiming a right could have imposed on him the obligations imposed by section 21 of the Criminal Code. If they were parties to the infraction, they would not be considered innocent third parties and would therefore not have a right to prevent the Crown from exercising its powers to seize and then eventually forfeit the vessel.

[Traduction]

moins strictes que celles de la Loi sur les douanes et autres lois connexes. Dans mon humble requête, l'objectif de la Loi sur les douanes, comme celui de la Loi sur les stupéfiants, est tout à fait différent de celui du code maritime du Canada, et heureusement, les dispositions de ce code sont moins strictes que celles de la Loi sur les douanes. Il faudrait accorder à ce code, une plus grande attention en raison des valeurs en jeu et du genre d'actifs ou d'objets que nous visons lors de la mise sous séquestre, et de la confiscation et de l'arrestation: c'est-à-dire, des navires, qui pourraient être évalués à des dizaines de millions de dollars, appartenant à des étrangers qui peuvent être victimes des violations commises par une tierce partie, à qui ils ont confié en toute bonne foi l'opération de leur navire. Il ne s'agit pas du tout de la même législation.

À la rubrique 31 de notre mémoire, qui se trouve à la page 34, nous sommes heureux de constater que M. Mahoney convient avec nous de ce que les articles mentionnés risquent de prêter à confusion. Il a proposé d'apporter au projet de loi une modification qui corrige l'erreur dans une grande mesure. Cependant, il y a une autre question qu'il n'a pas abordée; celle du délai de trente jours dans lequel une tierce partie innocente doit intenter une action, sous peine de perdre tous ses droits sur le navire. Nous avons signalé dans notre mémoire qu'il s'agissait d'une disposition plutôt stricte. Si une tierce personne innocente n'est pas au courant de la saisie, elle perd tous ses droits, tout simplement parce qu'une période de trente jours s'est écoulée, et Dieu sait si trente jours passent vite, même dans les temps modernes.

Nous avons proposé, soit de prolonger le délai, soit d'ajouter à la loi des dispositions qui forceraient le ministre à placer une annonce dans divers endroits stratégiques, par exemple, à la Cour fédérale, si possible, dans la *Canada Gazette* et dans les journaux de la région où se trouve le navire, ou même d'envoyer une lettre au propriétaire enregistré, s'il est connu, afin de s'assurer que celui-ci peut réclamer son navire après qu'il a été mis sous séquestre, mais avant qu'il ne soit confisqué. La tierce partie innocente doit donc faire sa demande dans les trente jours.

M. Mahoney ne s'est pas penché non plus sur les tests que prescrit l'article BI-24 à la tierce partie innocente. J'ai été heureux de voir qu'il reconnaissait que le code criminel contenait des dispositions relatives aux parties aux infractions ou violations, et nous proposons que vous supprimiez du code maritime du Canada toute disposition qui serait différente de celle du code criminel au sujet des complices, du consentement et des choses de ce genre, et que vous appliquiez dans ce cas les dispositions générales de l'article 21 du code criminel.

Comme l'a fait remarquer M. Mahoney, en vertu de l'interprétation de la loi, l'article 21 du code criminel s'appliquerait dans tous les cas. Ainsi, toute tierce partie innocente revendiquant un droit aurait pu lui imposer les obligations imposées par l'article 21 du code criminel. Si elle était partie à l'infraction, elle ne serait pas considérée comme tierce partie innocente et ne pourrait donc pas empêcher la Couronne d'exercer ses pouvoirs et de saisir puis, éventuellement de confisquer le navire.

[Text]

Under point 33 of our brief, at page 36, commenting on section BI-27, we were pleased to hear from Mr. Mahoney that the intent is not that the master of a foreign ship should be fully conversant with criminal law. But the problem is still there: the Maritime Code reproduces—as was pointed out in our earlier appearances, especially by Mr. Barry—a criminal offence which was dropped from the Criminal Code, if my memory serves me aright, in the early fifties. Not only is it unfair to make a person an enforcement officer from a criminal viewpoint, but it is unfair to render him criminally liable if he fails to report a crime or a violation to any act, especially when we are dealing with foreign nationals or foreign citizens or foreign people who are, let us face it, unaware of our law except to the very limited extent required on a day-to-day operation basis.

So our point has not been covered satisfactorily by Mr. Mahoney, in our humble submission.

On point No. 35, at page 38 of our brief, concerning section BI-29(2), we asked:

What will constitute acquiescence?

Here again, it was pointed out by Mr. Mahoney, who conceded that the point could very well be covered by section 21 of the Criminal Code dealing with parties to offences. So therefore we would suggest that acquiescence be deleted from section BI-29(2) at line 26, at page 39 of the bill, so that the matter may be dealt with under the general provisions of the Criminal Code, which would apply, as Mr. Mahoney pointed out, by virtue of section 27 of the Interpretation Act.

Mr. Mahoney failed to cover the point as to what is an agent in that section. Are we dealing with steamship agents? What types of agents are we dealing with? Until such time as that question is answered, I am afraid I am unable to assist the committee with the suggestion as to whether or not the word "agent" should be dropped or qualified.

On point 37 of our brief, concerning the sworn statement of a witness, Mr. Mahoney says that:

The section does not say that a conviction may be obtained on the basis of a sworn statement. It merely makes it admissible. The weight will depend on the judge.

Our humble submission is that if section BI-39 makes the evidence admissible, I do not see how a judge can afford it any lesser weight than any other type of valid evidence. So the point we made there remains unchanged.

On the question of central registries, I shall let my friend, Mr. Barry, deal with that in greater detail. But fundamentally we still submit very strongly that the present system works very well and that there is no requirement for change. We find very little comfort indeed in the very slight amendments suggested by Mr. Mahoney, and I am sure that Mr. Barry will cover that much better than I can.

On point number 42 of our brief, dealt with at page 46, on section BII-43(2), we were pleased to see the amendment, but we wonder if the amendment was really thought through, because the problem that we raised is still there. We are pleased to see that the intent is not to prevent a Canadian from

[Traduction]

A la rubrique 33 de notre mémoire, page 36, au sujet de l'article BI-27, nous avons été contents d'entendre M. Mahoney dire que l'intention n'est pas de faire du commandant d'un navire étranger un spécialiste du droit criminel. Mais le problème subsiste: comme nous l'avons fait remarquer précédemment, surtout M. Barry, le code maritime reproduit un délit criminel qui a été supprimé du code criminel, si ma mémoire est bonne, au début des années 50. Non seulement il est injuste, du point de vue criminel, d'obliger une personne à se charger de l'application d'une loi, mais il est également injuste de l'accuser de délit, si elle manque de rapporter un crime ou une violation à une loi quelconque, surtout quand il s'agit d'étrangers qui, il faut l'admettre, ignorent notre loi, sauf pour ce qui est des connaissances très limitées pour la vie courante.

Ainsi, M. Mahoney n'a pas répondu de façon satisfaisante à la question que nous avons posée dans notre requête.

A la rubrique 35, à la page 38 de notre mémoire, au sujet de l'article BI-29(2), nous avons posé la question suivante:

Qu'est-ce qu'on entend par consentement?

Là encore, M. Mahoney a fait savoir que la question pourrait très bien relever de l'article 21 du code criminel concernant les parties aux délits. Nous proposons donc que le mot «consenti» soit supprimé de l'article BI-29(2) à la ligne 30 de la page 39 du projet de loi, de sorte que la question puisse relever des dispositions générales du code criminel qui, comme l'a signalé M. Mahoney, s'appliquerait en vertu de l'article 27 de la Loi d'interprétation.

M. Mahoney n'a pas précisé ce que l'on entendait par «agent» dans cet article. S'agit-il des agents d'un paquebot? De quels agents s'agit-il? Tant que la question n'est pas résolue, je regrette de ne pouvoir aider le comité à décider si le mot «agent» devrait être supprimé ou non.

A la rubrique 37 de notre mémoire, au sujet de la déclaration sous serment d'un témoin, M. Mahoney a fait la déclaration suivante:

L'article ne précise pas qu'une déclaration sous serment peut donner lieu à une accusation. La déposition est seulement recevable. La décision relève du juge.

Si, d'après l'article BI-39, la preuve est recevable, je ne vois pas comment un juge pourrait lui donner moins de poids qu'une autre preuve recevable. Ainsi, le point que nous avons soulevé reste inchangé.

En ce qui concerne les bureaux centraux d'enregistrement, je laisserai à mon ami, M. Barry, le soin d'étudier en détail cette question. Mais nous tenons à souligner que le système actuel fonctionne très bien et qu'il n'y a pas lieu d'y apporter des changements. Les légères modifications proposées par M. Mahoney ne nous satisfont pas tellement et je suis sûr que M. Barry traitera de la question beaucoup mieux que moi.

A la rubrique 42, page 46 de notre mémoire nous avons été heureux de constater que l'article BII-43(2) a été modifié, mais nous nous demandons si la modification a été vraiment bien élaborée, car le problème que nous avons soulevé subsiste. Nous sommes contents de constater que l'intention n'est pas

[Text]

chartering his vessel to a foreigner, by demise or otherwise. What we are really concerned with is control over the ship which would go against the interest of Canada.

Yet the amendment which has been proposed to the section, at page 62 of the bill, at lines seven, eight and nine, replacing the wording by:

... the government of that state or any agency thereof ...

Does pose a very serious problem. The tendency today is for nations to either own their own ships directly or to own them through agencies, and also to do their carriage through government or government agencies.

For instance, in the Middle East, where Canada does a great deal of trading, as a result not only of the grants or programs sponsored by CIDA but also for other reasons, especially with the richer countries like Saudi Arabia, those countries have formed national shipping companies which not only own their own vessels but also charter ships, and arrange for their carriage. Because of the type of democracy, or type of states that we are dealing with, there are no private corporations.

The effect of the amendment would be to prevent Canada from launching, for instance, a program where it would say, "Instead of building ships for foreign companies, why don't we incorporate in CIDA a program whereby we would finance a Canadian to build a ship under Canadian registration and we would then give special terms to the importing country—for instance, Algeria—who could charter the vessel on demise through the "Société Nationale Maritime Algérienne," or other similar government agency, to carry their imports to Algeria and their exports to Canada. So the amendment would prevent Canadian shipowners from chartering their vessels to government agencies for a bona fide commercial trade.

I think there is only one way of dealing with the question of control from a government agency. There should be, in section BII-43(2) a statement of policy that Canadian ships should not be used against the interest of Canada, and that there should be a delegation of power—for instance, to the Canadian Transport Commission, or even possibly to the minister, although I am personally wary of delegations to the executive without control, where he would be called upon to approve the terms of any charter to a foreign government or foreign agency.

I believe that situation exists in the United States. It would then be possible therefore to ensure that section BII-43(2) would not be construed in such a way as to prevent the kind of operation I described earlier.

If Canada wishes to have a deep sea fleet, its best clients will obviously be the customers, if I may use that expression, of CIDA, or the beneficiaries of the programs sponsored by CIDA. It will obviously be the rich Middle Eastern countries, and unfortunately, or fortunately, all those countries are run

[Traduction]

d'empêcher un Canadien de louer son navire à un étranger, par un transfert ou par tout autre moyen. Ce qui nous inquiète vraiment, c'est que le contrôle du navire risque d'aller à l'encontre de l'intérêt du Canada.

Cependant, la modification qui a été proposée à l'article, à la page 62 du projet de loi, aux lignes 9, 10, 11 et 12;

par le gouvernement de cet état ou par une ou plusieurs personnes non autorisées ...

pose un problème très grave. La tendance actuelle est que les pays possèdent leurs propres navires, soit directement, soit par le biais d'organismes, et qu'ils assurent leur propre transport par l'intermédiaire du gouvernement ou des organismes du gouvernement.

Par exemple, au Moyen-Orient, où le Canada a de nombreuses activités commerciales, non seulement à la suite des subventions ou des programmes assurés par l'ACDI, mais également pour d'autres raisons, surtout avec des pays riches comme l'Arabie Saoudite, ces pays ont créé des sociétés nationales de navigation qui, non seulement possèdent leurs propres navires mais les louent également, et ils assurent leur transport. Étant donné le genre de démocratie, ou le genre de pays avec lesquels nous traitons, il n'existe pas de sociétés privées.

La modification aurait pour effet d'empêcher le Canada de lancer, par exemple, un programme dont le but serait le suivant: «Au lieu de construire des navires pour des sociétés étrangères, pourquoi ne pas élaborer dans le cadre de l'ACDI un programme qui nous permettrait d'aider financièrement un Canadien à construire un navire immatriculé au Canada et nous accorderons un traitement spécial aux pays importateurs, par exemple, l'Algérie, qui pourrait louer le navire par le biais de la Société nationale maritime algérienne ou tout autre organisme du gouvernement analogue, pour assurer les importations en Algérie et les exportations au Canada. Ainsi, la modification empêcherait les propriétaires de navires canadiens de louer leurs navires à des organismes du gouvernement pour un commerce de bonne foi.

Je pense que c'est la seule façon de traiter la question du contrôle d'un organisme du gouvernement. L'article BII-43 (2) devrait contenir une disposition selon laquelle les navires canadiens ne devraient pas être utilisés contre l'intérêt du Canada, et que les pouvoirs nécessaires devraient être délégués, par exemple, à la Commission canadienne des transports, ou même au ministre, bien que, personnellement, je me méfie des délégations de pouvoirs à l'exécutif sans contrôle; la personne compétente pourrait ainsi approuver les clauses d'un contrat de location à un gouvernement ou un organisme étranger.

Je pense qu'il en est ainsi aux États-Unis. Il est donc possible de s'assurer que l'application de l'article BII-43(2) n'empêche pas le genre d'opérations que j'ai décrites précédemment.

Si le Canada désire posséder une flotte de haute mer, ses meilleurs clients seraient évidemment les clients de l'ACDI, ou les bénéficiaires des programmes parrainés par l'ACDI. Ce sera évidemment les riches du Moyen-Orient et, malheureusement ou heureusement, tous ces pays sont contrôlés par leurs

[Text]

by governments which have state-owned corporations for their imports and exports. So the amendment proposed does not cover the ground.

I shall leave the comments on the powers of the registrar to Mr. Barry. The point to which I would now like to turn is number 54, which is the famous suspension power given to the Federal Court under section BII-61(1) at page 71 of the bill. Mr. Mahoney dwelt on the constitutional validity of that section. I think that our brief conceded that there was probably no constitutional problem involved. That was not the thrust of our argument. The thrust of our argument was the practical effects of that section as drawn, as well as the encroachment on the traditional judicial hierarchy in Canada. He therefore did not address himself, I humbly submit, to that problem.

He pointed to section 648 of the Canada Shipping Act, which allows the Federal Court to consolidate claims where there is a limitation of liability fund following a collision, or other types of claims which entitle the owner or owners of a ship to claim for limitation of liability.

Mr. Chairman, you will notice, by reading section 648 of the Canada Shipping Act, that the power that is given there, and very properly given, to the Federal Court is very specific indeed. I will explain.

If the legislature wanted to give effect to the limitation of liability which it granted to ship owners by means of the Canada Shipping Act, it had to give a court the power to consolidate claims, or else, by filing claims in different courts, the purpose of the act could have been very easily defeated. So what has been given to the Federal Court under section 648 is the power of consolidating several actions into one action. This is a power that exists even in civil proceedings in Quebec. I will not express an opinion as to what the situation is in the common law provinces, but in the province of Quebec, where you have many actions—for instance, more than one action flowing from one cause of action in courts of different jurisdiction—the Superior Court of the Province of Quebec has the right to intervene and consolidate claims and order the joining of actions in order to avoid conflicting judgments. In the case of section 648, in order to avoid that, a party may get around the limitation provisions by saying, “Well, I will not file in the Federal Court because there is already an action there. I will go to the Supreme Court of British Columbia.” Hopefully they will say, “We have nothing to do with the action in the Federal Court, and will apply double limitation. The Federal Court will apply its limitation fund, and we will apply the other.”

Furthermore, when you read section 648 you see that the other points we raise in our brief are well covered. It says what happens to the dossier: the dossier goes from the other court to the Federal Court; it is all consolidated there. The rights the parties can assert, how the procedure will be carried on from there, and so on, are all covered in section 648; whereas section BII-61 is silent on that subject. It is more or less an evocation that you have in section 648, whereas in section BII-61 nobody

[Traduction]

gouvernements qui disposent de sociétés nationalisées pour leurs importations et exportations. Ainsi la modification proposée ne résout pas le problème.

Je laisserai à M. Barry le soin de faire des observations sur les pouvoirs du conservateur. Je voudrais maintenant aborder la rubrique 54, qui porte sur le fameux pouvoir de suspension que possède la Cour fédérale, aux termes de l'article BII-61(1) à la page 71 du projet de loi. M. Mahoney a analysé la valeur constitutionnelle de cet article. Dans notre mémoire, nous reconnaissons qu'il n'y a aucun problème d'ordre constitutionnel. Ce n'est pas l'objet de notre argument. Ce qui fait l'objet de notre argument, ce sont les effets pratiques de l'article dans sa forme actuelle ainsi que l'empiètement sur la hiérarchie judiciaire traditionnelle au Canada. Je fais donc respectueusement remarquer qu'il ne s'est pas penché sur ce problème.

Il a mentionné l'article 648 de la Loi sur la Marine marchande du Canada, qui autorise la Cour fédérale à consolider des réclamations lorsqu'il y a une responsabilité limitée, à la suite d'un accident, ou tout autre genre de réclamation qui permet au(x) propriétaire(s) d'un navire de réclamer la limitation de la responsabilité.

Monsieur le président, vous remarquerez, en lisant l'article 648 de la Loi sur la Marine marchande du Canada, que le pouvoir qui est accordé, et à très bon escient, à la Cour fédérale est très particulier. Je vais m'expliquer.

Si la loi veut donner effet à la limitation de la responsabilité, que la Loi sur la Marine marchande du Canada accorde aux propriétaires d'un navire, il faut qu'elle accorde au tribunal le pouvoir de consolider des réclamations; car si des réclamations sont déposées auprès de différents tribunaux, on pourrait très facilement manquer l'objectif de la loi. Ainsi, aux termes de l'article 648, la Cour fédérale a le pouvoir de consolider plusieurs actions en une seule. C'est un pouvoir qui existe même dans les procédures civiles au Québec. Je ne parle pas de ce qui se passe dans les provinces régies par le droit coutumier, mais dans la province du Québec, lorsqu'il y a de nombreuses actions, par exemple, lorsqu'il y a plus d'une action provenant de différents tribunaux, la Cour Supérieure de la province du Québec a le droit d'intervenir, de consolider les réclamations et d'ordonner une action commune afin d'éviter des jugements contradictoires. Dans le cas de l'article 648, afin d'éviter cette situation, une partie peut contourner les dispositions relatives à la limitation en disant: «Je ne déposerai pas une réclamation auprès de la Cour fédérale car il y a déjà une action à cette Cour, je m'adresserai à la Cour Suprême de la Colombie-Britannique.» Ils se diront: «Nous n'avons rien à voir avec l'action intentée auprès de la Cour fédérale, et demanderons une double limitation. La Cour fédérale appliquera la limitation de la responsabilité, et nous appliquerons l'autre.»

Par ailleurs, lorsqu'on lit l'article 648, on s'aperçoit qu'il porte sur les autres points que nous avons soulevés dans notre mémoire. Voici ce qu'il dit à propos du dossier: le dossier est acheminé de l'autre tribunal à la Cour fédérale; c'est là que se fait la consolidation. L'article 648 précise les droits dont les parties peuvent se prévaloir, la procédure qui s'ensuit; par contre, l'article BII-61 est muet à ce sujet. Dans l'article 648, c'est plus ou moins une évocation qu'on retrouve, tandis que

[Text]

knows. So if there is a need for this, and there certainly is for the purpose of limitation of liability, our proposal would be to delete clause BII-61, cover that ground when we come to the book which will give the substantive law concerning limitation of liability, and then give the power to the Federal Court to consolidate. My suggestion would be just to use the present words of section 648 and put them into the book in their proper place.

My friend Mr. Mahoney also pointed out another power given to the Federal Court by the present Canada Shipping Act. I refer to section 44 of that act, which gives the power to the Federal Court to restrict or prohibit the registration of certain transfers of shares; but you will find, from reading section 44, that the power is very limited. It is merely "For a time", and is on terms. It is a sort of interlocutory injunction type of jurisdiction, just to give the people time to assess what the situation is. The section reads:

44. The Admiralty Court may, if it thinks fit (without prejudice to the exercise of any other power of the court), on the application of any interested person, make an order prohibiting for a time—

I emphasize that

—specified any dealing with a ship or any share therein, and the court may make the order on any terms or conditions it thinks just, or may refuse to make the order, or may discharge the order when made, with or without costs, and generally may act in the case as the justice of the case requires; and every registrar, without being made a party to the proceeding, shall on being served with an order or an official copy thereof obey the order.

There again, it is a very limited section, with relation to a specific problem, and we could probably live with section 44 in lieu of section BII-61, if it were felt necessary to have that provision; but with regard to section BII-61, as presently drafted, the points that we made in our brief remain unresolved, even as a result of Mr. Mahoney's remarks.

Those, Mr. Chairman, were the points that I wished to make. Thank you very much, once again, for your indulgence.

Senator Burchill: Could I ask Mr. Langlois a question? Did I understand you to say, Mr. Langlois, that the members of the committee of the Canadian Bar Association were opposed to the new system of registry?

Mr. Langlois: That is correct, sir. I would not like to speak for the members of the committee, but since Mr. Mahoney did make reference to them, I may perhaps say that my understanding is that they opposed the centralization of the registry. But they were told that this was government policy, and then they agreed to try and work with the changes Mr. Mahoney made which would make it workable; but if they were given a choice the members of the committee, and, I would add, especially the member from Vancouver, certainly would prefer the maintenance of the present registry system.

[Traduction]

dans l'article BII-61, personne ne le sait. Donc, si cela est nécessaire, et ça l'est certainement pour limiter la responsabilité, nous proposons de supprimer l'article BII-61, de couvrir ce domaine lorsque nous en arriverons au livre qui indiquera l'importante loi sur la limite de la responsabilité, et de conférer alors à la Cour fédérale le pouvoir de regrouper. Je proposerais simplement d'utiliser les termes actuels de l'article 648 et de les incorporer au livre au bon endroit.

Mon ami M. Mahoney a également signalé un autre pouvoir accordé à la Cour fédérale par l'actuelle Loi sur la marine marchande du Canada. Je parle de l'article 44 de cette loi, qui accorde à la Cour fédérale le pouvoir de restreindre ou de prohiber l'enregistrement de certains transferts d'actions; mais vous verrez, en lisant l'article 44, que ce pouvoir est très limité. C'est simplement «pour un délai déterminé», et à certains termes. C'est une espèce d'injonction interlocutoire, simplement pour accorder aux personnes le temps d'évaluer la situation. L'article se lit comme suit:

44. La Cour d'Amirauté peut, si elle le juge à propos (sans préjudice de l'exercice de tout autre pouvoir de la cour) sur demande de tout intéressé, rendre une ordonnance interdisant, pour un délai déterminé,

et j'insiste sur ce qui suit

tout acte de disposition d'un navire ou d'une part dans un navire; la cour peut rendre cette ordonnance aux termes ou conditions qu'elle juge équitables, ou refuser de rendre l'ordonnance, ou annuler l'ordonnance après qu'elle a été rendue, avec ou sans frais, et d'une façon générale agir comme dans l'espèce le commande l'équité; et tout registraire, sans être rendu partie aux procédures, doit, sur signification de l'ordonnance ou d'une expédition de l'ordonnance, s'y conformer.

Encore une fois, c'est un article très limité, qui traite d'un problème particulier, et nous pourrions probablement retenir l'article 44 plutôt que l'article BII-61, si l'on jugeait cette disposition nécessaire; mais pour ce qui est de l'article BII-61, dans sa forme actuelle, les points que nous avons établis dans notre mémoire demeurent sans solution, même à la suite des remarques de M. Mahoney.

Ce sont là, monsieur le président, les points que je voulais établir. Encore une fois, je vous remercie beaucoup pour votre indulgence.

Le sénateur Burchill: Pourrais-je poser une question à M. Langlois? Avez-vous dit, monsieur Langlois, que les membres du Comité de l'Association du barreau canadien s'opposaient au nouveau système d'enregistrement?

M. Langlois: C'est exact, monsieur. Je ne voudrais pas parler pour les membres du Comité, mais puisque M. Mahoney en a parlé, je pourrais peut-être dire que, si je comprends bien, ils se sont opposés à la centralisation de l'enregistrement. Mais on leur a dit que c'était là une politique du gouvernement et ils ont accepté d'essayer de fonctionner avec les modifications apportées par M. Mahoney; mais s'ils avaient le choix, les membres du Comité, notamment ceux de Vancouver, préféreraient conserver l'actuel système d'enregistrement.

[Text]

Mr. Barry: May I add something to that, Mr. Chairman? With the exception of matters relating to human rights, it is my understanding that the Canadian Bar Association will not normally oppose matters stated to be government policy, that when the committee was advised that this was a matter of policy they dropped it, except for certain actions taken personally, I think, by the member of the committee from Vancouver, I gather, however, from the two members of the committee to whom I have spoken that the personal views of all the members of the committee are that this central registry system is one to be avoided.

Going on, let me say at once, Mr. Chairman, that I shall attempt to avoid any duplication of the matters which Mr. Langlois has referred to. I may have some comments to make on sections which he has dealt with, but they will be, I hope, on different aspects of them.

Senator Smith (Colchester): Excuse me, Mr. Barry. Are you going to proceed by means of reference to pages, or other references in your brief, or in some other way?

Mr. Barry: Well, sir, I am replying to Mr. Mahoney, and what I was going to do was simply to refer to the clauses of the bill.

Senator Smith (Colchester): Thank you. I just wanted to know how you were going to do it.

Mr. Barry: On page 5:7 of the *Proceedings* of this committee of June 29 I referred to the definition of "ship". This, in my submission, is an extremely important point, and needs further elucidation, since although it is mentioned in my verbal evidence, Mr. Mahoney did not advert to it.

The point at issue is the recent Federal Court decision relating to the definition of a ship. The matter is specifically dealt with at the top of page 5:8 and 5:9. I have made further investigation on the matter by speaking to counsel involved. There was no evidence on the record, but the ship in question was in fact a self-propelled ship with a hull, engine, and Canadian registry, incidentally, except that it had a drilling rig coming out of the middle of it. The court has held that this is not a ship, for the purposes of the Canada Shipping Act. With respect, I think it is probably fair to say that this decision is not in accordance with previous case law on the point. The reason that decision was arrived at is that it was the holding of the court that a ship, within the meaning of the Canada Shipping Act, is a vessel whose primary purpose is navigation in the sense of moving from A to B. If you merely move as an incidental operation to doing something at your point of destination, the vessel is not a ship.

There are a number of English cases on the point—the definition under their act, for all purposes, is identical to ours—which have held, for example, that dredgers—which I think is a comparable case—are in fact ships; although, what a

[Traduction]

M. Barry: Pourrais-je ajouter quelque chose à cela, monsieur le président? À l'exception des questions se rapportant aux droits de la personne, je crois comprendre que l'Association du barreau canadien ne s'opposera normalement pas aux questions de politique gouvernementale; ainsi, lorsqu'on a informé le Comité que c'était une question de politique, ils ont laissé tomber, sauf pour ce qui est de certaines mesures prises par des particuliers, je pense; par un membre du Comité de Vancouver, par exemple. D'après les dires de deux membres du Comité à qui j'ai parlé, je pense que tous les membres du Comité sont personnellement d'avis que ce système d'enregistrement central doit être évité.

Permettez-moi de signaler, monsieur le président, que j'essaierai d'éviter de parler des questions auxquelles M. Langlois a fait allusion. Je ferai peut-être des observations sur des articles dont il a parlé, mais ce sera, je l'espère, sur des aspects différents.

Le sénateur Smith (Colchester): Excusez-moi, monsieur Barry. Comment allez-vous procéder? Vous renverrez aux pages du projet de loi ou de votre mémoire, ou quoi?

M. Barry: Monsieur, je réponds à M. Mahoney, et ce que j'avais l'intention de faire, c'est tout simplement de renvoyer aux articles du projet de loi.

Le sénateur Smith (Colchester): Je vous remercie. Je voulais simplement savoir comment vous aviez l'intention de procéder.

M. Barry: Si je me reporte à la page 5:7 du procès-verbal de la séance du 29 juin de votre Comité, je vois que j'ai parlé de la définition de «navires». À mon avis, il s'agit là d'un point extrêmement important dont il est nécessaire de discuter davantage étant donné que M. Mahoney n'y a pas fait allusion, bien que j'en aie parlé lorsque j'ai témoigné devant vous.

En fait, il s'agit de la récente décision de la Cour fédérale portant sur la définition de «navire». On parle précisément de cette question au début des pages 5:8 et 5:9. Je me suis informé à ce sujet auprès de l'avocat concerné. Il n'avait aucune preuve, mais le navire en question était en fait un navire à auto-propulsion doté d'une coque, d'un moteur, et immatriculé au Canada; cependant, il avait en son centre une proéminence qui consistait en un appareil servant au forage. Le Cour a statué que ce bâtiment n'était pas un navire aux fins de la Loi sur la marine marchande du Canada. Avec tout le respect qui est dû à la Cour, je crois qu'il est juste de dire que ce jugement contredit la jurisprudence en cette matière. La Cour a rendu ce jugement, estimant qu'un navire, au sens de la définition qu'en donne la Loi sur la marine marchande du Canada, est un bâtiment dont la principale fonction est de naviguer pour faire la liaison entre deux points, A et B. Si vous vous déplacez d'une façon purement fortuite dans le but de vous livrer à une quelconque activité lorsque vous serez arrivé à destination, le bâtiment sur lequel vous naviguez n'est pas considéré comme un navire.

En Angleterre, de nombreuses causes portant sur ce sujet ont été entendues; la définition que donne de «navire» la loi britannique est identique à la nôtre à tous points de vue et la jurisprudence dit, par exemple, que les dragues—je crois que

[Text]

dredger does, basically, is to come out of harbour and move to a given point, do its dredging at that point, then come back to harbour. I might say that I have absolutely no interest in this case, but Dominion Marine Association considers this as a serious matter. The point is that if it is not a ship, you cannot put a ship mortgage on it. From a practical point of view, it would be impossible to opine to a lending institution, for example, and state that the self-propelled drilling ship was a ship such as could be mortgaged as a ship. A salvage vessel, if it is taking a vessel off the rocks, which is a typical salvage operation, is more or less stationary when it is doing so, but it merely has to move to the place of the casualty.

It is our submission, for the consideration of the committee, that in the definition of "ship" in the bill, at page 5, line 24, after the word "navigation" there be inserted the words, "whether by way of transportation or otherwise." There are numerous ships which simply do not carry cargo for transportation purposes.

We have already submitted that the interpretation clause, which is unintelligible, should be deleted. But if it is retained, it is our submission that in line 10 on page 1 of the bill, after the word "transport", similar words be inserted to say, for example, "or other navigation by water," to make it clear that there is an intention that what are in fact ships, but not involved in the transport of goods or persons, nevertheless, remain ships under the Maritime Code for the purposes of the collision regulations, for example, ship mortgages, and so forth.

I now come to the definition of "owner". Mr. Mahoney agreed that in order to be in conformity with existing maritime law, the definition of owner of the ship includes, for most purposes, a demise-charter. There were four specific problems mentioned in my brief at pages 2 and 3. The problem in the case of forfeiture in section BI-24 has been dealt with, but the other three remain. In the case of BI-6(4), page 23 of the bill, the section dealing with an offence committed in foreign waters where the owner seeks through diplomatic channels to have the foreign state intervene by using their police authority, Mr. Mahoney stated that this is of no concern to the owner who has demise-chartered his ship, who, under the definition, would not have standing under this section, because he has relinquished control. With respect, I submit that is not correct. Every demise-charter that I have ever seen—I think I have seen a fair number—has a specific covenant that the vessel shall be used for lawful purposes and in lawful trades. It is an enforceable covenant. It is a covenant that it is desirable that the owner should have every opportunity of enforcing, especially if it may create forfeiture problems in whatever state may be involved. On that basis, for these purposes, the owner of a demise-charter vessel, would not have relinquished, in my submission, his rights in that respect, and the definition of ownership should be amended in a way to cover the problem.

[Traduction]

le cas est très voisin de celui qui nous intéresse—sont effectivement des navires; cependant, la drague quitte le port, se rend à un endroit précis, drague le fond du cours d'eau à cet endroit et rentre ensuite au port. Je dois dire que je ne suis absolument pas concerné dans cette affaire, mais il n'en est pas du tout de même pour la *Dominion Marine Association*. En fait, si le bâtiment n'est pas un navire, vous ne pouvez prendre une hypothèque sur lui. D'un point de vue pratique, il serait impossible de communiquer avec un établissement de prêt, par exemple, et de déclarer que le bateau à auto-propulsion qui sert au forage est un navire pouvant être hypothéqué à ce titre. Un navire de sauvetage, s'il remorque un autre bâtiment loin des écueils, ce qui constitue une opération de sauvetage typique, est plus ou moins stationnaire pendant la période que dure le sauvetage, mais son seul déplacement consiste à se rendre à l'endroit où se trouve le navire en danger.

Nous proposons au Comité que les termes «aux fins du transport maritime ou à d'autres fins» soient introduits dans la définition de «navires» en page 4 du projet de loi, à la ligne 3, après le terme «navigation maritime». Il existe de nombreux navires qui ne font pas que transporter leurs marchandises.

Nous avons déjà fait observer que l'article d'interprétation, qui est inintelligible, devrait être supprimé. Mais s'il est maintenu, nous proposons que des termes semblables soient introduits en page 1 du projet de loi, à la ligne 10, après le terme «transport», telle l'expression «ou d'autres moyens de transport par eau», de façon qu'il soit clair que la loi stipule que ce qui est en fait un navire, mais un navire qui ne sert pas au transport de marchandises ou de passagers, demeure néanmoins un navire aux termes du Code maritime et aux fins des règlements relatifs aux collisions, par exemple, aux hypothèques et ainsi de suite.

Je voudrais maintenant parler de la définition de «propriétaire». M. Mahoney a admis que, pour être conforme au droit maritime actuel, la définition du propriétaire d'un navire doit inclure la notion de cession pour affrètement. Aux pages 2 et 3 de mon mémoire, j'ai mentionné quatre problèmes spécifiques. Nous avons déjà parlé du problème de la confiscation dont il est question à l'article BI-24. Dans le cas du paragraphe BI-6(4), en page 23 du projet de loi, qui traite des infractions commises dans les eaux étrangères lorsque les propriétaires cherchent, par la voie diplomatique, à inciter l'état étranger en question à intervenir en se servant de ses forces policières, M. Mahoney a déclaré que ces dispositions n'avaient aucune importance pour le propriétaire de navire qui avait cédé celui-ci pour affrètement car le propriétaire en question, aux termes de la définition, n'aurait alors aucun droit d'appel, ayant abandonné le contrôle de son navire. Je soutiens respectueusement que c'est inexact. Tous les actes de cession pour affrètement que j'ai vus —et j'en ai vu beaucoup—comportaient une clause spécifique stipulant que le navire servirait à des fins légales. Il s'agit là d'une stipulation qu'il est possible d'appliquer. C'est une convention que le propriétaire devrait pouvoir mettre à exécution, notamment lorsque celle-ci est susceptible d'entraîner des problèmes de confiscation dans un État donné. Selon ces normes et pour cette raison, le proprié-

[Text]

Senator Smith (Colchester): Did you say "owner" or "ownership?"

Mr. Barry: I said "owner."

I will deal with two other instances, and then I will suggest a possible solution. Another case where this arises is in section BII-4(3), relating to the flying of house flags, where, by definition, the owner is excluded, and if his house flag is flown, it results in an offence punishable on summary conviction.

The Chairman: Do you mean to say that a ship cannot fly its own flag?

Mr. Barry: The way in which BII-4(3) is drafted, it is allowable for the owner of the ship to fly a house flag. That means that where the ship is demise-chartered, only the demise-charterer's house flag can be flown. The contrary is quite frequent. I know of cases where a vessel has been demise-chartered and, nevertheless, it is the ultimate registered owner's markings on the side of the ship, on the funnel and on the house flag. The practice is an innocent one, and should not result in criminal convictions.

A third case is section 2, the preamble referring to the responsibilities of owners of ships. This is line 16. Perhaps it is not very important. But there is a fourth in the proposed section 50 of the Canada Shipping Act, the proposed amendment for which is at page 8 of the bill. This also raises a more general question. All the proposed amendments to the Canada Shipping Act, from pages 7 to 9 of the bill, are contained in an enactment with a definitions section, and yet they are amendments to a statute with another definitions section, and the definitions in the two definitions sections are entirely different. Which ones apply? Or do they both apply? Or do neither of them apply? I must say, I do not know what the answer to that one is. The present section 2 of the Canada Shipping Act has about four pages of definitions, including that of "owner", which are completely different from the definitions in this code. That seems to be a matter that clause 5 of the bill should deal with specifically to avoid difficulty, by saying that either the definitions in this bill apply to the amended sections or the definitions in the existing act do.

Those are the cases where the problem arises. I submit the problem could be of some seriousness, and for the consideration of the committee I would submit that what should be done is to add another definition in the bill to define "registered owner," stating that the registered owner of a ship means any person or persons appearing as owner on the register of the ship, notwithstanding that there may be another person qualified for the time being by law or contract to have the possession or use of the ship. In my submission, if the words "and

[Traduction]

taire d'un navire affrété loué à bail n'abandonnerait pas, à mon avis, ses droits à cet égard. La définition du mot «propriétaire» devrait donc être modifiée pour tenir compte de cette situation.

Le sénateur Smith (Colchester): Avez-vous dit «propriétaire» ou «propriété»?

M. Barry: J'ai dit «propriétaire».

Je traiterai maintenant de deux autres problèmes, puis je proposerai une solution. Le paragraphe BII-4(3) pose un autre problème, qui se rapporte aux pavillons qu'arbores les sociétés privées, cas où, par définition, le propriétaire est exclu. S'il arbore son pavillon personnel, il commet un délit susceptible d'entraîner une déclaration sommaire de culpabilité.

Le président: Voulez-vous dire qu'un navire ne peut arborer son propre pavillon?

M. Barry: Tel que formulé, le paragraphe BII-4(3) permet au propriétaire d'un navire d'arborer son propre pavillon. Cela veut dire que lorsqu'il s'agit d'un navire affrété loué à bail, seul le drapeau de la personne qui l'a loué peut être arboré. Le contraire est assez fréquent. Je connais des cas où le navire affrété a été loué à bail, et, néanmoins, le navire porte l'identification du propriétaire enregistrée sur son flan, sur sa cheminée et sur son pavillon. Cette pratique est anodine et ne devrait pas entraîner de condamnation criminelle.

Le troisième problème se trouve au préambule de l'article 2, qui se rapporte aux responsabilités des propriétaires de navires. C'est à la ligne 16. Ce problème n'est peut-être pas très important, mais il y en a un quatrième dans le nouvel article 50 de la Loi sur la marine marchande du Canada dont l'amendement figure à la page 8 du bill. Il s'agit là d'un problème d'ordre plus général. Tous les amendements prévus à la Loi sur la marine marchande du Canada, qui figurent entre la page 7 et la page 9 du bill, sont contenus dans un texte de loi qui comporte un article de définitions, et pourtant, ce bill modifie une loi qui comporte déjà d'autres définitions. Or dans les deux cas, on utilise des définitions différentes pour les mêmes termes. Lequel s'applique? Les deux s'appliquent-ils ou ni l'un ni l'autre? Je dois dire que je ne connais pas la réponse à ces questions. L'actuel article 2 de la Loi sur la marine marchande du Canada comprend environ quatre pages de définitions, dont celle d'un «propriétaire», et ces définitions diffèrent totalement de celles qui apparaissent dans le présent Code. Il me semble que l'article 5 du bill devrait préciser, pour éviter toute difficulté, que les définitions du bill s'appliquent aux articles amendés ou que les définitions de la Loi actuelle demeurent applicables.

Voilà où surgit le problème. Il pourrait être grave et je propose à l'étude du Comité l'ajout d'une définition dans le bill, savoir celle du «propriétaire immatriculé», stipulant que le propriétaire immatriculé d'un navire désigne là où les personnes apparaissant sur le registre du navire comme étant le ou les propriétaires, même s'il existe au moment même une autre personne admissible, par loi ou par contrat, à posséder ou à utiliser ce navire. Si l'expression «et le propriétaire immatriculé» figurait dans tous ces articles, comme je l'ai indiqué dans mon mémoire, le problème serait résolu.

[Text]

registered owner" were inserted in all these sections the problem would be solved.

Another problem that I think would raise serious difficulties in practice is the fact that, as the bill stands, it appears that definitions will be scattered throughout the code. Anyone making a preliminary examination of an act—and as Mr. Mahoney stated yesterday, it is hoped that masters and owners will become familiar with the bill—will look at the relevant section, and then hopefully look at the definitions section to see if there is anything in there that alters the matter. If the definitions are not all found in the definitions clause but are scattered throughout the act, one is likely to be seriously misled, even if there is a caveat in the definitions section that there may be others elsewhere. It is my submission, with respect to the definition of "owner" in clause 3 of the bill, that the definition presently found in section BII-12(2) should be moved so that all the definitions are in one place, so that the definitions do not begin to mislead.

Senator Smith (Colchester): I wonder if there is anything in the argument that the definitions contained in this bill refer only to the bill itself and the two books that it authorizes, whereas the definitions in the Canada Shipping Act apply to all those portions of the act which are not affected by this bill and the two books.

Mr. Barry: The normal practice is to assume that when an act is amended the definitions clause applies to all subsequent amendments, not merely the act as originally enacted. Drawing from that principle, I would conclude that in principle the existing definitions in the Canada Shipping Act would apply to the proposed amended sections 45 down to 53 and section 94, which are to be so amended by the present bill. At the same time, in this bill there is another definitions clause which, on its face, applies to the whole bill, and therefore to these same sections.

I should now like to turn to the matter of civil arrest, which was referred to in my brief, with reference to sections BI-1 and BI-20, and to the problem of whether there can be a civil arrest within the territorial waters or the fishing zone. Mr. Mahoney stated that the status of territorial waters and the fishing zone is presently subject to a considerable amount of change. So far as the enforcement of legislation with respect to environmental problems, fisheries and other natural resources within the zone, I must say that I entirely concur. I do not purport to be an expert in some of the international aspects of the law of the sea, but I have taken counsel on the matter however and I am assured that there has been no change regarding ordinary civil arrest in the last good number of years.

In that respect, I would refer the committee to the Territorial Sea Convention of 1958, particularly Article XIV thereof. The first three paragraphs read as follows:

1. Subject to the provisions of these Articles, ships of all States, whether coastal or not, shall enjoy the right of innocent passage through the territorial sea.

[Traduction]

Un autre problème, à mon avis, soulèvera de graves difficultés d'ordre pratique: dans la forme actuelle du projet de loi, les définitions seront éparpillées dans tout le code. Quiconque étudiera de façon rapide la loi—et, comme M. Mahoney l'a mentionné hier, il faut espérer que les propriétaires et les commandants de bateaux se familiariseront avec le projet de loi—regardera l'article approprié, puis, il faut l'espérer, l'article consacré aux définitions pour voir s'il y a un changement quelconque. Si les définitions ne se trouvent pas toutes dans l'article consacré aux définitions, mais sont éparpillées dans toute la loi, les gens risquent de s'y perdre complètement, même si l'article relatif aux définitions indique qu'il peut y avoir d'autres définitions ailleurs. En ce qui concerne la définition du mot «propriétaire» de l'article 3 du projet de loi, je propose que la définition qui se trouve actuellement dans l'article BII-12(2) soit supprimée, pour que toutes les définitions figurent à un seul endroit et ne sèment pas la confusion.

Le sénateur Smith (Colchester): Je me demande s'il est bien vrai, comme on l'a prétendu, que les définitions contenues dans ce projet de loi valent uniquement pour le projet de loi et les deux livres qu'il autorise, tandis que les définitions figurant dans la Loi sur la marine marchande du Canada s'appliqueraient à toutes les dispositions de la loi non visées par le projet de loi et aux deux livres en question.

M. Barry: En général, on admet que, lorsqu'une loi est modifiée, l'article relatif aux définitions s'applique à toutes les modifications subséquentes et non seulement à la loi initiale. De ce principe, je conclurais que les définitions actuelles de la Loi sur la marine marchande du Canada s'appliqueront aux propositions d'articles 45 à 53, 94, qui doivent être modifiés par l'actuel projet de loi. Par ailleurs, celui-ci contient un article consacré aux définitions, qui, à première vue, s'applique à tout le projet de loi et par conséquent à ces mêmes articles.

Je voudrais maintenant aborder la question de la saisie civile, que j'ai mentionnée dans mon mémoire au sujet des articles BI-1 et BI-20, ainsi que la question de savoir s'il peut y avoir saisie civile dans les eaux territoriales ou dans les zones de pêche. M. Mahoney a fait savoir que les définitions des eaux territoriales et de la zone de pêche subissent actuellement d'importantes modifications. En ce qui concerne l'application de la loi relative aux problèmes de l'environnement, aux pêcheries et à d'autres ressources naturelles dans les zones de pêche, je dois dire que j'approuve entièrement l'idée qui a été émise. Je ne prétends pas être spécialiste des aspects internationaux du code maritime, mais je me suis renseigné à ce sujet, et je suis persuadé qu'il n'y a eu aucune modification concernant la saisie civile ordinaire au cours des dernières années.

A cet égard, j'aimerais que le comité se reporte à la Convention de 1958 sur les eaux territoriales, et en particulier à l'article XIV, dont je cite librement les trois premiers alinéas:

1. Aux termes des dispositions de ces articles, les navires de tous les pays, qu'ils soient côtiers ou non, jouiront du droit de passage innocent dans les eaux territoriales.

[Text]

2. Passage means navigation through the territorial sea, for the purpose either of traversing that sea without entering internal waters, or of proceeding to internal waters, or of making for the high seas from internal waters.

Passage includes stopping and anchoring, but only in so far as the same are incidental to ordinary navigation or are rendered necessary by force majeure or distress.

This gets us back to the definition of "passage" and a discrepancy resolved yesterday between the English and French versions.

I should add that, while the convention has not been ratified by a sufficient number of countries to bring it formally into force, no less an authority than the Supreme Court of Canada stated, in the *Off-shore Minerals Reference* case of 1968, that the convention:

... may now be regarded as defining the present state of international law on this subject.

Mr. Mahoney left it clear yesterday, by inference at least, that while the bill does not define the rights of arrest of vessels and the precise waters within which those vessels can be arrested—and I emphasize in civil proceedings only; this is quite apart from rights to seize and detain and so forth for criminal offences, relating to pollution, fisheries and so on—while the bill does not define it with any precision, the conclusion was that probably there could be rights of arrest, at least in territorial waters.

However, section BI-1 reads as follows:

Except where otherwise provided, this Code applies to all ships within the internal waters, the territorial sea and the fishing zones of Canada and to persons on board such ships.

There is no "otherwise provided," except section BI-4, which reads as follows:

This Code does not apply to foreign ships or to persons, other than Canadian citizens, on board such ships where such ships are on passage through the territorial sea or the fishing zones of Canada.

Two points arise here. First, by necessary implication, in our submission, from section BI-4, if you are on passage through internal waters the code applies on its face, which raises the question of whether this bill will not on its face violate the provisions of, for example, the Ashburton Treaty. I may say that this was a matter of concern to the Bar Association committee and was raised by them.

The second point is the definition of "on passage." It was suggested yesterday afternoon, I believe, that the two versions of that definition should now read to the effect that a vessel to be deemed on passage within the meaning of this bill could not be bound to or from a port or place in Canada. That would seem to be inconsistent with the international law on the subject and, while Canada has taken a leading role in advancing the state of international law with respect to pollution, so far as I am aware there have been no attempts to take such a

[Traduction]

2. Par «passage», on entend la navigation dans les eaux territoriales, dans le but de les traverser sans entrer dans les eaux intérieures, ou de pénétrer dans les eaux intérieures, ou encore de se rendre en haute mer à partir des eaux intérieures.

3. Le «passage» comprend l'arrêt et le mouillage, mais uniquement lorsque ceux-ci sont provisoires ou rendus nécessaires en cas de force majeure ou de détresse.

Cela nous ramène à la définition du mot «passage» et à la contradiction entre la version anglaise et la version française, qui a été résolue hier.

Je tiens à ajouter que, même si la convention n'a pas été ratifiée par un nombre suffisant de pays pour qu'elle entre en vigueur, la Cour suprême du Canada a fait savoir, au cours du procès de 1968 sur les produits minéraux de haute mer, que la convention:

... peut maintenant être considérée comme définissant la situation actuelle du droit international à ce sujet.

M. Mahoney l'a montré hier, du moins par induction; même si le projet de loi ne définit pas les droits relatifs à la saisie des navires ni les eaux précises dans lesquelles ces navires peuvent être saisis,—et je précise qu'il s'agit de procédures civiles uniquement, c'est tout à fait différent des droits de mise sous séquestre et de confiscation, etc., dans le cas des délits criminels concernant la pollution, les pêcheries, etc.—donc, même si le projet de loi n'en donne pas une définition précise, la conclusion est qu'il existe probablement des droits de saisie, du moins dans les eaux territoriales.

Cependant, voici ce que dit l'article BI-1:

Sauf dispositions contraires, le présent Code s'applique à tous les navires se trouvant dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale et dans les zones de pêche du Canada, ainsi qu'aux personnes se trouvant à bord de ces navires.

Il n'est nulle part question de «dispositions contraires», sauf dans l'article BI-4, où on lit:

Le présent Code ne s'applique ni aux navires étrangers ni aux personnes qui, n'ayant pas la citoyenneté canadienne, se trouvent à bord de ces navires lorsque ceux-ci passent dans la mer territoriale ou dans les zones de pêche du Canada.

Il se pose ici deux questions. D'abord, d'après l'article BI-4, si l'on passe dans les eaux intérieures, le code s'appliquerait dans ce cas, ce qui soulève la question de savoir si le projet de loi viole les dispositions du traité d'Ashburton, par exemple. Permettez-moi de signaler que c'est une question qui préoccupe le comité de l'Association du barreau, qui a soulevé le problème.

La deuxième question est la définition de «passent». Il a été proposé, hier après-midi je crois, que les deux versions de cette définition soient rédigées de façon à ce qu'un navire qui passe, au sens du présent bill, ne puisse pas faire route à destination d'un port ou d'un lieu au Canada, ou en provenir. Ceci semble incompatible avec le droit international à ce sujet et, bien que le Canada ait assumé un rôle de leader dans la promotion du droit international en ce qui concerne la pollution, pour autant que je sache, il n'a pas essayé d'assumer un tel rôle en ce qui

[Text]

role with respect to the enlargement of civil arrest. The provision gives, apparently, a right of international arrest inconsistent with the law of nations and, apparently, by accident and one which from a practical point of view will be almost unenforceable.

In our submission the definition of "on passage" should be amended to conform with international law by changing the words "... but not bound ..." to "... whether or not bound to or from a port or place in Canada."

I will pass now to section BI-20, relating to arrests. We have raised in our brief at page 7, item 1 under heading section BI-20 (arrest and civil matters) the problem of successive arrests. Mr. Mahoney stated, if I understood him rightly, that this matter could be left to the discretion of the courts. In my submission, if left to the discretion of the Federal Court of Canada, as the case law now stands it is probable that nothing can be done about successive arrests. The reason is a decision of the Federal Court in the case of the *Angelic Power*, decided I believe in 1970, where a vessel was arrested in an action taken in a matter where there was an arbitration clause in a charter party between the plaintiff and the defendant. The court held that the jurisdiction conferred on the court was a matter of public order and could not be waived even by the agreement of the parties. Therefore, the court ruled that while it would order a stay of proceedings pending the disposition of the arbitration, it would not dismiss the proceedings and would maintain in force the security required to obtain the release of the vessel under the proceedings which had been instituted. On the reasoning in that case, it seems clear that if an action is taken in one jurisdiction, then another taken in another jurisdiction it is at least most probable that the Canadian court in the case of a second arrest taken in Canada would follow the same reasoning, would order a stay of proceedings, but would not release the security—which is precisely the problem which the Brussels Convention of 1952 faced and specifically dealt with. This is, in our submission, clearly a vexatious situation and one for which there should be specific provision subject, perhaps, to an overall discretion of the court to order release of the arrest and of any security given to release the ship.

The relevant section of the convention is Article III, paragraph (3), reading as follows:

A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant: and if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or any other security has been given in such jurisdiction, either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial au-

[Traduction]

concerne l'extension de la saisie civile. Apparemment, la disposition donne un droit de saisie internationale qui est incompatible avec le droit international et, manifestement, par accident et du point de vue pratique, la disposition sera presque inapplicable.

A notre avis, la définition de «passent» doit être amendée pour être conforme au droit international en modifiant les mots «mais qui ne font pas route ...» par «... qu'ils fassent route ou non à destination d'un port ou d'un lieu au Canada».

Je vais passer maintenant au paragraphe BI-20 qui a trait aux saisies. Dans notre mémoire, à la page 7, rubrique 1, sous le titre du paragraphe BI-20 (saisies et questions civiles) nous avons soulevé le problème des saisies successives. Si j'ai bien compris, M. Mahoney a déclaré que cette question pouvait être laissée à la discrétion des tribunaux. A mon avis si on le laisse à la discrétion de la Cour fédérale du Canada, comme le prévoit à l'heure actuelle le droit jurisprudentiel, il est probable que l'on ne peut rien faire au sujet des saisies successives. La raison en est due à une décision de la Cour fédérale, dans l'affaire *Angelic Power*, décision qui a été prononcée en 1970 je crois, alors qu'un navire avait été saisi à la suite d'une poursuite en justice dans une affaire où il existait une clause d'arbitrage dans la charte-partie passée entre le plaignant et le défendeur. Le tribunal a décidé que la compétence conférée au tribunal était une question d'ordre public et que l'on ne pouvait y déroger même s'il y avait accord entre les parties. En conséquence, le tribunal a décidé que bien qu'il ordonnerait un arrêt des procédures pendant le déroulement de l'arbitrage, il ne rejetterait pas les procédures et maintiendrait en vigueur le cautionnement exigé pour obtenir la libération du navire aux termes des procédures qui avaient été établies. D'après le raisonnement suivi dans cette affaire, il semble clair que si une poursuite en justice est intentée dans une juridiction et qu'une autre est également intentée dans une autre juridiction, il est au moins très probable que le tribunal canadien, dans le cas d'une deuxième saisie effectuée au Canada, suivra le même raisonnement et ordonnera l'arrêt des procédures mais sans abandonner la garantie—ce qui est précisément le problème dont s'est occupé la Convention de Bruxelles de 1952 qui avait dû y faire face. A notre avis, ceci est manifestement une situation vexatoire pour laquelle il doit exister des dispositions précises, sous réserve peut-être d'un pouvoir discrétionnaire global du tribunal d'ordonner la libération de la saisie et de tout cautionnement fourni pour relâcher le navire.

La section pertinente de la Convention est l'article III, paragraphe (3) qui est libellée comme suit:

Un navire ne devra pas être saisi et il ne devra pas être fourni de caution ou autre garantie plus d'une fois dans n'importe laquelle ou plusieurs des juridictions de n'importe lesquels des États contractants en ce qui concerne la même réclamation maritime formulée par le même réclamant et, si un navire a été saisi dans une de ces juridictions ou si une caution ou n'importe quel autre genre de garantie a été fournie dans une telle juridiction, soit pour relâcher le navire ou pour éviter une menace de saisie, toute saisie ultérieure du navire ou de tout navire appartenant au même propriétaire, par le même réclamant, pour

[Text]

thority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

It is our submission that section BI-20 be amended, or the subsequent provisions which are now to be found in section BI-20 be amended by the addition of a similar provision. As I have pointed out to Mr. Langlois and as he has already mentioned, there should also be a provision similar to Article IX of the same convention to make it clear that sister ship right of arrest does not create a maritime lien. Apart from any other reason, I submit that financing problems make this matter of great importance, since maritime liens outrank mortgages. The protection the mortgage creditor has is to make sure that there is insurance in force to cover the costs of non-contractual maritime liens, for salvage and damage, basically, and for crew wages, simply to make sure that they have been paid. It becomes unworkable to try and cover the same thing on all the other ships belonging to all the other parties whom the courts may at some point of other hold to be, in effect, in the same beneficial ownership.

There is another problem, in our submission, in section BI-20. That is to be found in lines 20 and 27. The reference there is to "... an owner or charterer of the ship ..." in line 20 22-23 and to "... an owner ..." in line 27. The problem is that under the act there can be joint owners and Mr. Mahoney states that it is possible for joint owners to transfer their rights to other persons, which I must confess appears to me to be prohibited by statute. Assuming that to be the case—and that would certainly be a desirable outcome—if any one of the owners, as the draft now stands, is an owner of a sister ship, the right of sister ship arrest probably stands, whereas under the convention, quite the contrary is the case. The convention not only says "the owner," but it defines "the owner" as meaning the owner of all the shares, which is an important distinction and one which, in our submission, should be maintained in this bill. That could be achieved by changing the word "and" in lines 20 and 27 to read "the."

Coming now to section BI-9, this relates to the matter of giving notice to the nearest consul. I respectfully agree with Mr. Mahoney that where a ship has been arrested, it is highly desirable that such notice be given. I believe I said so when I last appeared. Mr. Mahoney states, however, that the obligation to give notice only applies in cases of arrest. An examination of the section shows that the proceedings contemplated are proceedings against "the master or owner." It does not say anything about arrest.

[Traduction]

la même réclamation maritime devra être écartée et le navire devra être relâché par le tribunal ou autre autorité judiciaire compétente de cet État, à moins que le réclamant ne puisse fournir la preuve au tribunal ou autre autorité judiciaire compétente que la caution ou autre garantie a été finalement libérée avant la saisie ultérieure ou qu'il existe une autre raison satisfaisante pour maintenir cette saisie.

Nous sommes d'avis que le paragraphe BI-20 doit être amendé ou que les dispositions suivantes que l'on trouve maintenant dans le paragraphe BI-20 soient amendées par l'adjonction d'une disposition similaire. Comme je j'ai signalé à M. Langlois et comme il l'a déjà mentionné, il doit également y avoir une disposition similaire à l'article IX de la même convention de façon à rendre manifeste que le droit de saisie d'un navire jumeau n'entraîne pas un droit de rétention maritime. En dehors de toute autre raison, je suis d'avis que les problèmes de financement rendent cette question très importante étant donné que les droits de rétention maritime ont priorité sur les hypothèques. La protection dont dispose le créancier hypothécaire vise à donner la certitude qu'il existe une assurance en vigueur pour couvrir les frais des droits de rétention maritime non contractuels, principalement pour les sauvetages et les avaries, ainsi que pour le salaire de l'équipage, en vue d'être certain qu'ils seront payés. Il devient impossible d'essayer de couvrir la même chose sur tous les autres navires qui appartiennent à toutes les autres parties que les tribunaux peuvent, à un moment ou à un autre considérer en fait, comme appartenant au même propriétaire.

Il existe un autre problème, à notre avis, en ce qui concerne le paragraphe BI-20. Il se trouve aux lignes 22 et 23 ainsi qu'aux lignes 27 et 28. Les renvois en question sont «... en est le propriétaire ou l'affrèteur...» aux lignes 22 et 23 et «... et le propriétaire...» aux lignes 27 et 28. Le problème réside dans le fait qu'aux termes de la loi il peut exister des co-armateurs et M. Mahoney déclare qu'il est possible pour des co-armateurs de transférer leurs droits à d'autres personnes, ce qui me semble être interdit par la loi. Dans un tel cas—d'ailleurs souhaitable—si l'un ou l'autre des propriétaires, comme le stipule actuellement le projet de loi, est propriétaire d'un navire-jumeau, on a probablement le droit de saisir le navire-jumeau, tandis qu'en vertu de la Convention, c'est le contraire. Non seulement cette dernière mentionne le «propriétaire», mais elle le définit comme celui qui possède toutes les parts. Cette distinction est importante et devrait, à notre avis, être conservée dans le projet de loi. On pourrait y arriver dans la version anglaise en changeant le terme «an» aux lignes 20 et 27 par «the», ce qui le rendrait conforme à la version française.

Passons maintenant à l'article BI-9, qui traite de l'avis qui doit être donné au plus proche fonctionnaire consulaire. Je conviens tout à fait avec M. Mahoney que lorsqu'un navire est saisi, il est extrêmement souhaitable qu'un tel avis soit donné. C'est d'ailleurs ce que j'ai affirmé lors de ma comparution précédente. Selon M. Mahoney, toutefois, l'obligation de donner un avis ne s'applique que dans les cas d'une saisie. En examinant l'article, on constate qu'il s'agit de procédures

[Text]

One can sue an owner *personam* or *in personam* without arresting the vessel. A writ can be sworn out *in personam* and, indeed, *in rem* without arresting the vessel, and if and when the vessel comes back, you may then arrest her. But certainly if you sue the master alone, there is no arrest possible.

If the intention is that this section relate only to arrest, nothing would be easier than to say so. Otherwise, certainly, no one could take the chance and take even a \$500 cargo action without having to get involved in ascertaining the location of the consul, sending notice, and so forth. In my submission, the section should be amended to read:

Where in any proceedings taken under this Code, or any other Act of Parliament, a foreign registered ship is arrested—

And then continue at line 15:

—notice in writing of such proceedings shall forthwith be given to the consular officer for the state in which the ship is registered—

That, I submit, would translate the intention stated by Mr. Mahoney without causing considerable difficulties in terms of being concerned about giving notice where it is not reasonable that notice should be given.

The second point that arises in that section is the question of which consular officer should be notified. In our brief, we state that there should be some reasonable limitation as to which consular officer should be notified.

Mr. Mahoney dismissed the point, but it is our submission that, at the most, notice should not have to be given to a consular officer outside Canada. It is entirely arguable as the section is now drafted that, for example, if there is not a consular officer in Canada, you might have to send notice to New York, if there is an officer in New York. Preferably, it should be a consular officer within the province. Failing that, we feel the section should be amended by adding after the words "consular officer" at line 17, the following:

—in Canada for the state in which the ship is registered or otherwise documented at or nearest the port where the ship is for the time being—

Dealing next with section BI-15, Mr. Mahoney stated yesterday that the intention behind this section is that since the authority in Ottawa cannot himself go down and enforce proceedings against the ship, a large number of persons should be authorized to do so, and I believe he used the words "on his direction", or something of that sort. I do not think one can quarrel with that concept. The problem, however, is that the section, as drafted, includes a very large number of minor officials. On the face of it, they are not limited to enforcing on the directions of seniors, but can do so on their own initiative. On that basis, we submit that the references to the persons referred to in subsection (d) be deleted.

No objection can be taken to subsections (b), (c), or (e). The matter of concern is that a bailiff, let us say, who feels

[Traduction]

intentées contre «le capitaine ou le propriétaire». On ne parle pas de saisie.

Il est possible de poursuivre un propriétaire lui-même sans saisir le navire. Un bref peut être attesté sous serment à l'égard de la personne et, même, à l'égard de la chose sans qu'il y ait saisie du navire; lorsque le navire revient, on peut alors le saisir. Mais évidemment si l'on poursuit le capitaine uniquement, aucune saisie n'est possible.

Si l'on avait voulu que cet article ne traite que de la saisie, il n'y avait rien de plus facile que le dire. Autrement, il est certain que personne ne courrait le risque de se voir intenter une poursuite-marchandise de \$500 sans avoir vérifié où se trouve le consulat, sans avoir envoyé un avis etc. Dans mon mémoire, je propose qu'on modifie cet article comme suit:

«Lorsque dans le cadre de procédures intentées en vertu de ce Code, ou de toute autre loi du Parlement, un navire immatriculé à l'étranger est saisi—

Et qu'on poursuive ensuite à la ligne 16:

—un avis écrit de ces procédures doit être immédiatement donné au fonctionnaire consulaire représentant l'État dans lequel le navire est immatriculé . . .

Ainsi, j'en suis sûr, on rendrait compte de l'intention énoncée par M. Mahoney c'est-à-dire d'éviter de donner des avis inutiles.

Deuxièmement, il faut se demander quel fonctionnaire consulaire devrait être avisé. Dans notre mémoire, nous préconisons que leur nombre soit limité.

M. Mahoney a écarté ce point, mais nous croyons qu'à tout le moins, aucun avis ne devrait être donné à un fonctionnaire consulaire à l'extérieur du Canada. On peut parfaitement soutenir, de la façon dont l'article est rédigé, par exemple, que s'il n'y a pas de fonctionnaire consulaire au Canada, on pourrait envoyer l'avis à New-York, s'il y en a un là-bas. De préférence, il devrait s'agir d'un fonctionnaire consulaire en poste dans la province. Sinon, nous croyons que l'article devrait être amendé par l'addition, après les termes «fonctionnaire consulaire», à la ligne 21, de ce qui suit:

—représentant au Canada l'État dans lequel le navire est immatriculé ou autrement inscrit, au port ou à l'endroit le plus proche du port où se trouve alors le navire,—

Ensuite, pour expliquer la raison d'être de l'article BI-15, M. Mahoney a déclaré hier que l'administration d'Ottawa ne pouvant elle-même appliquer le code, un grand nombre de personnes devraient être autorisées à le faire, et je crois qu'il a utilisé les termes «sur ses directives» ou quelque chose de ce genre. Je ne pense pas qu'on puisse contester ce concept mais il pose un problème. L'article sous sa forme actuelle inclut un très grand nombre de petits fonctionnaires. À première vue, leur rôle ne se limitera pas à suivre les directives de leurs supérieurs; mais ils pourront agir de leur propre initiative. Nous proposons donc que la mention de tous les types de fonctionnaires faite au paragraphe d) soit retranchée.

Nous n'avons aucune objection à formuler au sujet des paragraphes b), c) ou e). On craint, en fait, qu'un huissier, par

[Text]

ecologically conscious, instead of contacting the local pollution officer, will take it into his head to initiate proceedings on his own behalf. No doubt he would become a hero in the local press as a result of doing so, but I would not think that that was the intention of the bill. On that basis, we submit that subsection (d) be deleted. Subsection (e) is sufficiently broad in scope to give the minister reasonable flexibility in the operation of the act.

Next, section BI-16. This section deals with searches. We raised the question of solicitor-client privilege which comes about as a result of the bill no longer restricting the right of search without warrant, and so forth, to ships themselves, but to other premises. Mr. Mahoney stated that he did not think this would extend to the point where privileged documents could be seized. In our submission, the legislature did not speak for nothing when, in the Income Tax Act, it created a fairly comprehensive method of protecting claims of privilege. An examination of the case law under the Criminal Code will show that, when it comes to privileged documents, all that happens is that the document is seized, read, considered, perhaps leaked, but cannot be adduced in evidence.

In our submission, that is not an efficient protection for privileged documents, and consequently provisions, similar to those to be found in section 233 of the Income Tax Act providing for the sealing up of documents and summary determination and a report as to whether the documents should be determined to be privileged or not, should be incorporated in the bill if the right of search without warrant remains under the bill. In any event, it is our submission that BI-16 as it presently reads is far too wide because on its face it gives the enforcement officer this right to enter without warrant, even in the case of ticketable offences with a maximum fine of \$50 under section BI-36. It is also our submission that while the ship may be mobile, the immovable premises are not mobile, and there is no reason why, at least in the case of entry into immovable premises, the ordinary provisions of the criminal law cannot be followed and a warrant obtained on showing reasonable and probable cause.

A final point with respect to BI-16, as things stand now anyone who is an enforcement officer can simply enter. He does not have to identify himself as an enforcement officer, and it is our submission that provisions similar to those in section 731 of the Canada Shipping Act relating to pollution should be added to the section so that it would read something to the following effect—“an enforcement officer shall be furnished with a certificate of designation, and before exercising the powers conferred by this section shall produce the certificate to any person in authority who is affected thereby”. The situation is similar to that of a search warrant. Police officers are under an obligation to show a search-warrant and similar provisions should, in our submission, be provided here.

BI-17—our question here is whether that clause which states, “No person shall obstruct or hinder an officer or other person authorized by section BI-15—” creates a strict liability

[Traduction]

exemple, particulièrement soucieux de la protection de l'environnement, au lieu de contacter l'agent local de lutte contre la pollution, ne prenne l'initiative d'entamer les procédures. Nul doute qu'il deviendrait un héros dans la presse locale, mais je ne crois pas que ce soit le but poursuivi par le projet de loi. C'est pourquoi nous proposons le retranchement du paragraphe d). Le paragraphe e) laisse suffisamment de latitude au ministre pour faire respecter la loi.

Passons maintenant à l'article BI-16 qui traite des perquisitions. Nous avons soulevé la question du caractère confidentiel des relations entre un avocat et son client, puisque le projet de loi ne limite plus le droit de perquisition sans mandat, etc., aux navires eux-mêmes, mais à d'autres locaux. Selon M. Mahoney, il ne faut pas craindre que des documents confidentiels soient ainsi saisis. À notre avis, les législateurs n'ont pas prévu en vain dans la Loi de l'impôt sur le revenu, une méthode assez globale pour protéger les droits à ce privilège. Dans le droit jurisprudentiel exercé en vertu du Code pénal, les documents confidentiels ne sont que saisis, lus, pris en considération, et peut-être divulgués, mais ils ne sont jamais produits comme preuve.

Cette mesure ne protège pas suffisamment les documents confidentiels, à notre avis et, par conséquent, si le droit de fouiller sans mandat est retenu dans le bill, il faudrait aussi y ajouter des dispositions semblables à celles de l'article 233 de la Loi de l'impôt sur le revenu qui prévoit la mise sous pli fermé des documents, une prise de décision sommaire et un rapport tranchant la question de savoir si les documents devraient ou non être considérés comme confidentiels. De toute façon le libellé actuel de l'article BI-16 est, à notre avis, beaucoup trop vague, car pris à la lettre il accorde à l'officier chargé de faire respecter la loi le droit de pénétrer sans mandat, même dans le cas d'une infraction pouvant faire l'objet d'une contravention maximale de \$50 en vertu de l'article BI-36. À notre avis, bien que le navire puisse être mobile, les lieux immeubles ne le sont pas, et nous ne voyons absolument pas pourquoi, du moins lorsqu'il s'agit de pénétrer dans ces lieux, les dispositions ordinaires du Code criminel ne pourraient s'appliquer et qu'un mandat ne puisse être obtenu pour des motifs raisonnables et probables.

Voici un dernier point au sujet de l'article BI-16: dans l'état actuel des choses, tout officier chargé de faire respecter la loi peut tout simplement pénétrer dans un lieu. Il n'a pas à s'identifier, et, à notre avis, il faudrait ajouter à cet article des dispositions semblables à celles de l'article 731 de la Loi sur la marine marchande du Canada relatif à la pollution, de manière à ce que son libellé soit à peu près le suivant: «Tout officier chargé de faire respecter la loi obtiendra un certificat d'assignation, et avant d'exercer les pouvoirs que lui confère le présent article produira le certificat à toute personne responsable visée par ce mandat.» C'est comme s'il s'agissait d'un mandat de perquisition. Les officiers de police sont obligés de produire un mandat de perquisition et à notre avis, il faudrait que des dispositions semblables soient prévues ici.

Au sujet de l'article BI-17 nous nous demandons si l'expression suivante: «Nul ne doit gêner ou empêcher une personne que l'article BI-15 autorise...» crée un cas de responsabilité

[Text]

offence or not. Mr. Mahoney assured the committee yesterday that it did not. In our submission the legislature did not speak for nothing when in the Criminal Code at section 118, referring to obstruction of peace officers, it created an offence using the words "wilfully obstructs". In our submission, any court hearing a charge under section BI-17 would automatically compare that section with the following section which says, "No person shall *knowingly* make a false or misleading statement . . ." and with the cognate section of the Criminal Code. If, as Mr. Mahoney assures the committee, the intention is not to create a strict liability offence, nothing would be easier, in our submission, than to insert between the words "shall" and "obstruct" in line 32 on page 29 the word "knowingly" or "wilfully". The same consideration would, in our submission, apply to section BI-31 on page 40.

Senator Smith (Colchester): Looking down at section BI-18, the first line reads, "No person shall knowingly make a false or misleading statement . . ." and I wonder if a court would be likely to think that the absence of "knowingly" in BI-17 but its presence in BI-18 would have some significance?

Mr. Barry: Absolutely, senator. I think the two places the court would immediately look would be, first five lines below and second in the related section of the Criminal Code, and with those two there would be a very strong argument that it is a strict liability offence. The problem here is— and I think I mentioned this example before—supposing a ship is scheduled to sail at a given time, and a police officer calls up the ship's agent and says, "I have a writ here; I will be down". Does the continuance of sailing by the ship constitute an offence? I would hope not, especially in view of the very wide provisions for service of process found elsewhere in the Code which are not, I think, limited in the same way as are provisions with respect to civil arrest. In other words, services could be made when the ship is in movement, for example, but it would put an agent in an impossible position if the situation occurred where the police officer said, "If you don't stop her you will be committing a criminal offence". It may well be that BI-17 needs further clarifications to deal with that specific problem. Some wording which would refer to the sailing of a vessel in the ordinary course of its operations would be deemed not to be obstruction or hindrance within the meaning of BI-17.

I come now to "detention" under BI-19. We are very happy to hear from Mr. Mahoney that the problem of security apparently only arises in the case where no appearance to the charge has been made. It is our submission that the inevitable and logical conclusion of that is that when an appearance has been made, there is no reason why the security should not be returned. From a practical point of view, if the charge is filed immediately before the ship sails, an appearance can be filed and there is no obligation to put up security. But the crown might well delay the filing of a charge until after the vessel

[Traduction]

inconditionnelle. Hier, M. Mahoney a assuré le Comité du contraire. Ce n'est pas en vain, nous semble-t-il, que le Parlement s'est prononcé quand, à l'article 118 du Code criminel visant les infractions relatives aux agents de la paix, il a créé une infraction en utilisant l'expression: «volontairement entrave». Tout tribunal, pensons-nous, qui est saisi d'une accusation portée aux termes de l'article BI-17 serait automatiquement enclin à comparer cet article avec celui qui le suit et qui déclare: «Nul ne doit faire *sciemment* de déclarations fausses ou trompeuses . . . » et avec l'article analogue du Code criminel. Si, d'après les assurances données par M. Mahoney au Comité, cet article ne vise pas à créer un cas de responsabilité inconditionnelle, rien ne serait plus aisé, à notre avis, que d'ajouter entre les mots «doit» et «gêner», à la ligne 39 de la page 29, le mot «sciemment» ou «volontairement». La même remarque vaut, nous semble-t-il, en ce qui concerne l'article BI-31 de la page 40.

Le sénateur Smith (Colchester): La première ligne de l'article BI-18 stipule: «Nul ne doit faire sciemment . . . de déclarations fausses ou trompeuses . . . », et je me demande si un tribunal serait porté à donner de l'importance au fait que «sciemment» a été omis de l'article BI-17, mais ajouté à l'article BI-18.

M. Barry: Bien sûr, sénateur. Les deux textes, me semble-t-il, que le tribunal considérerait immédiatement, seraient d'abord celui de l'article BI-18, cinq lignes plus bas, et ensuite l'article semblable du Code criminel, et en s'appuyant sur eux il pourrait soutenir très pertinemment qu'il s'agit d'un cas de responsabilité inconditionnelle. Le problème ici, et je crois avoir déjà donné cet exemple, c'est qu'en supposant qu'un navire doive partir à une heure donnée, et qu'un officier de police appelle l'agent du navire et lui dise: «J'ai un mandat, j'arrive», le navire commet-il une infraction en quittant le port? J'espère que non, notamment compte tenu des dispositions très larges que l'on trouve ailleurs dans le Code permettant d'entamer un procès et qui ne sont pas, à ma connaissance, limitées de la même façon que le sont les dispositions relatives à l'arrestation civile. Autrement dit, des poursuites pourraient, par exemple, être entamées alors que le navire est parti, mais l'agent serait dans une situation impossible si l'officier de police disait: «Si vous n'arrêtez pas le navire, vous commettez une infraction criminelle.» Il se peut bien que l'article BI-17 doive être rendu plus clair pour prévoir ces problèmes particuliers. Un libellé faisant allusion au départ d'un navire dans le cadre ordinaire de ses activités ne devrait pas constituer une entrave ou en empêchement au sens de l'article BI-17.

J'en viens maintenant au problème de la «rétention» en vertu de l'article BI-19. Les propos de M. Mahoney nous ont appris, et nous en sommes heureux, que le problème de la garantie ne se pose apparemment que lorsqu'une personne ne comparaît pas après avoir été inculpée. A notre avis, la suite logique et inévitable de ce qui précède c'est que, lorsqu'une personne comparaît il n'y a pas de raison pour que la garantie ne soit pas restituée. D'un point de vue pratique, si l'accusation est portée immédiatement avant le départ du navire, un avis de comparaître peut être adressé et une garantie n'est pas néces-

[Text]

had left and force security to be put up. But if the obligation to put up security is merely alternative or is conditional upon no appearance having yet been filed, then there would seem to be no earthly reasons why security should be retained after the appearance has been filed. It might be argued that as BI-19(4) on page 30 now reads: (a) dealing with appearance, (b) putting up security and (c) discontinuance of proceedings, all these are alternative. But I think it is most probable that a court would hold, as the section now stands, and (a) and (b) are conjunctive rather than disjunctive and that it is merely a choice between either (a) and (b) on the one hand and (c) on the other. It is our submission that the point should be clarified by adding at the end of line 30 the word "or" which would conform to Mr. Mahoney's statement of the intention here, in other words that clearance may be given when the person has appeared or when security has been put up or when proceedings have been discontinued.

The related point is the existence in line 29 of the words "in Canada". In the ordinary course of criminal proceedings, if criminal proceedings or penal proceedings are taken in a Canadian court, it is certain that the appearance is before that court and therefore in Canada. So the exact meaning of the words is not clear. They might be taken to mean a personal appearance. Certainly, in summary conviction cases where the Criminal Code specifically provides that the accused can appear by counsel or agent, it is our submission that there should be no such implication and that the words "in Canada" should be deleted and the subsection be amended by inserting in lieu of the words "in Canada" the words "by counsel or agent".

The problem is one of time. In fact, if you have a one hundred thousand ton ship there is just no way in a summary conviction matter that, in practice, the master, for example, who may be the accused, should have to remain in the country until the charge is served. In practice, normally, there is an agreement between counsel for the vessel and counsel for the prosecution that counsel for the prosecution will accept the undertaking of counsel for the vessel to appear on behalf of the accused.

The words "in Canada" create a certain doubt on that, and they seem to be superfluous in our submission and therefore we say they should be deleted.

I come now to the problem found in subsection BI-19(5) on page 31. In our brief the thrust of the complaint about this subsection is that, as things stand, if security is not put up within 30 days, the vessel is subject to forfeiture. It is clear from the forfeiture provisions that when a ship is forfeited the owner loses all of the value of the ship. Mr. Mahoney compared this to the section under the present act, section 690, on which he said the present subsection (5) was a distinct improvement. I propose, therefore, to read section 690, because I think in this regard you will find it most interesting. It reads:

[Traduction]

saire. Mais il se peut que la Couronne retarde le dépôt de l'accusation après le départ du navire et oblige le dépôt d'une garantie. Si cette obligation n'est qu'une alternative à la comparution ou n'en est qu'une condition, alors il semble n'y avoir aucun motif raisonnable de garder la garantie une fois que l'obligation de comparaître a été remplie. On pourrait soutenir que, puisque le paragraphe BI-19(4) à la page 30 du bill traite a) de la comparution pour répondre de l'inculpation, b) de la remise d'une garantie et c) de l'abandon des procédures, toutes ces dispositions sont exclusives l'une de l'autre. Mais il est plus que probable, à mon avis, qu'un tribunal, conformément au libellé actuel de l'article, soutiendrait que les alinéas a) et b) doivent être pris ensemble plutôt que séparément et que le seul choix possible est entre les alinéas a) et b) d'un côté, et c) de l'autre. Ce point, pensons-nous, devrait être éclairci par l'adjonction à la fin de la ligne 29 du terme «ou» qui serait conforme aux propos de M. Maloney concernant l'objectif du paragraphe, autrement dit que le congé peut être donné une fois que la personne a comparu ou a remis une garantie, ou bien lorsque les procédures sont abandonnées.

Le point connexe porte sur les mots «au Canada» à la ligne 29. Lors de procédures criminelles, pénales, ou ordinaires entreprises devant un tribunal canadien, les témoins doivent comparaître devant ce tribunal, et par conséquent au Canada. La signification de ces mots n'est donc pas claire. On peut vouloir ainsi parler de comparution personnelle. En cas de déclarations sommaires de culpabilité pour lesquelles le Code criminel prévoit précisément que l'inculpé peut se faire représenter par son avocat ou son mandataire, nous estimons qu'il ne devrait pas exister ce sens sous-entendu, que les mots «au Canada» devraient être supprimés et le paragraphe amendé en remplaçant les mots «au Canada» par l'extension «par l'intermédiaire d'un avocat ou d'un mandataire».

Le problème est un problème de temps. Supposons que la question porte sur un navire de 100,000 tonnes; on ne devrait certainement pas, sur déclaration sommaire de culpabilité, obliger par exemple le capitaine, qui peut être l'accusé, à rester dans un pays donné jusqu'à ce que sa peine soit purgée. En pratique, normalement, l'avocat de l'accusé (navire) et l'avocat de la poursuite s'entendent pour que l'accusé puisse se faire représenter par son avocat.

Les mots «au Canada» suscitent un certain doute à cet égard, et nous estimons qu'ils semblent superflus et qu'ils devraient par conséquent être supprimés.

Je traiterai maintenant du problème suscité par le paragraphe BI-19(5) à la page 31. Dans notre mémoire, nous nous plaignons surtout du fait que ce paragraphe, dans sa forme actuelle, prévoit que si les mesures ne sont pas prises dans les 30 jours, le navire peut être confisqué. Il est clair, d'après les dispositions sur la confiscation, que lorsqu'un navire est confisqué, son propriétaire perd toute la valeur du navire. M. Mahoney a comparé ce paragraphe à l'article 690 de la présente loi et déclaré qu'il représentait une nette amélioration. Je propose donc qu'on lise l'article 690, car vous le trouverez très intéressant à cet égard. Voici ce qu'il dit:

[Text]

In every case in which a conviction has been secured against the owner of a ship for a contravention of any of the provisions of this Act, and a fine has been imposed, the ship is, if the fine is not paid forthwith, liable to be seized and after such reasonable notice as the Minister may, in each case, prescribe, may be sold by any chief officer of customs or any person authorized for that purpose in writing by the Minister, and that chief officer or person may, by bill of sale, give to the purchaser a valid title to the ship free from any mortgage or other claim thereon that at the time of that sale may be in existence.

And now comes the important part, subsection (2):

Any surplus remaining from the proceeds of sale after paying the amount of the said fine and the costs of conviction, together with the costs of the seizure and sale, shall be paid over to the owner of the ship, or the mortgagee, as the case may be.

In other words, the present section deals precisely with the point we raised but the proposed section has this extremely draconian provision that, if a fine is unpaid, the vessel is forfeited. It is quite possible in a bankruptcy situation, for example, with the usual disorganization resulting from bankruptcy, that the 30-day delay might quite conceivably lapse even on a \$5,000 or \$10,000 fine, and then the ship is forfeited.

In our submission, far from the suggested subsection (5) being an improvement on the present section 690, all we are asking for is that the rather reasonable provisions of section 690 be retained, and specifically that subsection (5) be amended to provide provisions similar to those of the existing section 690.

The other problem that arises under section BI-19, in our submission—and this was mentioned in our brief but was not adverted to by Mr. Mahoney—is that in the case where security has not been put up and there has been no appearance—and, as Mr. Langlois pointed out, the question of appearance may not be in the control of the owner—if the charge is against the master and the master simply takes off, there is not very much that the owner can do to file a valid appearance in proceedings instituted against the master. The same thing applies, of course, to any other crew member. In this situation, the vessel will be under detention, and whether or not security is later being put up—and there is in subsection (5) the delay of 30 days in which to do so—but whether before or after the 30 days, if there is no provision to deal with problems of deterioration, as mentioned before, the ship, if not winterized, will be scrap by the following spring, because lines with water in them will freeze and so forth and electronic equipment will deteriorate.

Under the seizure section, section BI-21, it is provided in subsection (2) that the marshal will take custody—which is a matter with which we will deal in a moment. But while that clause does provide some machinery, section BI-19 does not, and it is our submission that a subsection identical with subsection BI-21(2) should be included in section BI-19, in

[Traduction]

690. (1) Dans tous les cas où une condamnation a été obtenue contre le propriétaire d'un navire pour violation d'une disposition de la présente loi et où une amende a été imposée, le navire, si l'amende n'est pas immédiatement acquittée, est passible de saisie et, après un avis raisonnable que le ministre peut requérir en chaque cas, peut être vendu par un préposé en chef des douanes ou par toute personne que le ministre a par écrit autorisée à cet effet, et ce préposé en chef ou cette personne peut, par acte de vente, donner à l'acquéreur un titre valide à ce navire, libre de toute hypothèque ou autre réclamation pouvant exister contre le navire au moment de la vente.

Et voici maintenant la partie importante, le paragraphe (2):

(2) Tout excédent du produit de la vente, après paiement de ladite amende et des frais de condamnation, ainsi que des frais de saisie et de vente, doit être remis au propriétaire du navire ou au créancier hypothécaire, selon le cas.

Autrement dit, le présent article traite précisément de la question que nous avons soulevée, mais l'article proposé comprend une disposition extrêmement stricte, soit que si l'amende n'est pas payée le navire est confisqué. Il est très possible, dans un cas de faillite par exemple, avec toute la désorganisation qui résulte habituellement des faillites, qu'on dépasse le délai de 30 jours même pour le paiement d'une amende de \$5,000 ou \$10,000, et que le navire soit alors confisqué.

Loin de demander l'adoption du paragraphe (5) qui constitue une amélioration par rapport à l'article 690 de la présente loi, nous voudrions plutôt que les dispositions raisonnables de l'article 690 soient retenues, et plus précisément que le paragraphe (5) soit amendé de façon à prévoir des dispositions semblables à celles du présent article 690.

L'autre problème se rapportant à l'article BI-19, que nous avons mentionné dans notre mémoire, mais dont M. Mahoney n'a pas traité, est que lorsque les mesures de sécurité n'ont pas été prises et qu'il n'y a pas eu de comparution—et, comme l'a souligné M. Langlois, la question de la comparution ne relève peut-être pas du propriétaire—si l'accusation est portée contre le capitaine et que ce dernier tout simplement s'en va, il y a très peu de mesures à la disposition du propriétaire pour présenter une demande de comparution valide, en vue d'intenter des poursuites contre le capitaine. Naturellement, la même situation vaut pour tout autre membre de l'équipage. En pareille situation, le navire sera retenu et, que les mesures de sécurité soient prises ou non, dans les limites du délai de 30 jours ou non—et le paragraphe (5) prévoit un délai de 30 jours à cet effet—s'il n'existe aucune disposition traitant des problèmes de détérioration, comme nous l'avons déjà mentionné, et que le navire n'est pas à l'épreuve du froid, il sera détruit au printemps parce que les lignes où il y a de l'eau gèleront, etc., et l'équipement électronique se détériorera.

Le paragraphe BI-21(2) portant sur la mise sous séquestre prévoit que le navire est placé sous la garde d'un prévôt. Nous traiterons de cette question dans un instant. Alors que cet article fournit certaines données, ce n'est pas le cas de l'article BI-19, et nous estimons qu'un article identique au paragraphe BI-21(2) devrait être inclus à l'article BI-19, en ce qui con-

[Text]

connection, I think, with subsection (5), to cover the problem. Otherwise, there will simply be nothing to return to the owner or to the mortgagee, to use the words of section 690.

I have referred before to section BI-20. As Mr. Langlois points out, there are substantial problems of reconciliation between section BI-20 and sections 22 and 43 of the Federal Court Act. In our submission the short solution to the problem is simply to take section BI-20 out of the Maritime Code and put it into the Federal Court Act by way of consequential amendment. Certain changes will be necessary in doing so, no doubt, but it will solve that problem and, what is more, in our submission it will solve the problem of arrest in territorial waters and so forth, because at that point the application of the Code will be a separate matter from the application of the Federal Court Act, and the present law on the extent or right to arrest so far as the location of the ship is concerned will be unchanged.

The question of laches was referred to by Mr. Mahoney yesterday, and I must say I was interested to hear that, notwithstanding his lengthy disquisition on my use of the word "negligence"—which incidentally appears to carry different connotations in the common law than it has in the civil law—of course, I was talking about the negligence of the plaintiff and I think the only kind of negligence the plaintiff has in the normal course is delay in filing suit. Certainly, those who translated the testimony in *Hansard* had no difficulty in understanding my meaning. However, Mr. Mahoney said it would be undesirable, if I can rephrase his comment, that the concept of laches be fossilized. I entirely agree that the equitable doctrine of light laches should remain as flexible as it now is. However, in the special situation which BI-20 is creating, which is the right to arrest sister ships, it seems to us that there is a necessity for reaffirmation of the doctrine of laches. That is to say, the requirement that a person who is going to arrest a vessel should do so promptly so as if possible not to prejudice the rights of third parties who purchase or otherwise acquire an interest in the ship for value.

It is our submission that all that it is necessary to do, without fossilizing the doctrine, is to provide, in front of the words "be arrested" in lines 18, 24 and 33, on page 31, the words:

... so far as not barred by laches ...
—which will merely be a reference to the existing doctrine, which can remain in all its flexibility.

Concerning section BI-20(2) the problem of clearance, where a vessel is under arrest or under other forms of judicial custody, Mr. Mahoney stated that it would be an undue interference with provincial law to provide that no clearance should be granted when a vessel is under, for example, seizure or attachment before a judgment in a provincial court, or under execution.

With respect, this does not in any way affect the application of provincial process in seizures before judgment or execution.

[Traduction]

cerne le paragraphe (5), de façon à résoudre la question. Autrement, on ne pourra simplement rien retourner au propriétaire ou au créancier hypothécaire, pour utiliser les mots de l'article 690.

J'ai parlé précédemment de l'article BI-20. Comme l'a souligné M. Langlois, il existe une certaine incompatibilité entre l'article BI-20 et les articles 22 et 43 de la Loi sur la Cour fédérale. Nous estimons que la solution la plus simple serait de retirer l'article BI-20 du Code maritime et de l'inclure dans la Loi sur la Cour fédérale par le biais d'une modification corrélative. Il sera certainement nécessaire de procéder à certains changements pour y parvenir, mais cela résoudra le problème auquel nous faisons face, ainsi que la question de la saisie dans les eaux territoriales etc., parce que, à ce moment-là, l'application du Code ne sera plus liée à l'application de la Loi sur la Cour fédérale, et que la loi actuelle sur la portée d'une saisie ou le droit d'en effectuer une, en ce qui concerne le lieu où se trouve le navire, demeurera inchangée.

M. Mahoney a traité hier de la question du délai immotivé (laches), et je dois dire que cela m'a beaucoup intéressé, bien qu'il ait parlé longuement de mon utilisation du mot «négligence», qui semble en fait avoir des connotations différentes en Common Law et en droit civil—naturellement, je parlais de la négligence du plaignant et je crois que le seul type de négligence dont peut faire preuve le plaignant dans des procédures normales, c'est de retarder sa demande de poursuites. Chose certaine, ceux qui ont traduit les témoignages parus dans le *Hansard* n'ont pas eu de difficulté à comprendre ce que je voulais dire. Cependant, M. Mahoney a dit, si je me souviens bien, qu'il ne serait pas souhaitable que la notion de négligence soit figée. Je suis entièrement d'accord pour dire que l'équitable doctrine des négligences mineures devrait demeurer aussi souple qu'elle l'est actuellement. Cependant, dans le cas particulier créé par l'article BI-20, c'est-à-dire le droit de saisir tout autre navire appartenant au même propriétaire, il nous semble qu'il est nécessaire de réaffirmer la doctrine des négligences, c'est-à-dire l'exigence qu'une personne qui s'apprête à saisir un navire le fasse le plus rapidement possible pour ne pas porter atteinte aux droits de tierces parties qui achètent le navire ou obtiennent autrement un intérêt dans ce navire.

A notre avis, tout ce qu'il suffit de faire, sans figer la doctrine, c'est d'ajouter avant les termes «être saisi», aux lignes 20 et 36, de la page 31, les termes:

... et dans la mesure où il n'y a pas de négligence.

Ce serait simplement un renvoi à la doctrine existante, qui peut conserver toute sa souplesse.

En ce qui concerne le paragraphe BI-20(2), soit le problème des congés, lorsqu'un navire a été saisi ou qu'il fait l'objet d'une autre forme de garde judiciaire, M. Mahoney a dit que ce serait empiéter sur la législation provinciale que de stipuler qu'aucun congé ne doit être accordé lorsqu'un navire a, par exemple, été saisi ou qu'il est lié à un jugement d'une cour provinciale, ou qu'il fait l'objet d'un ordre d'exécution.

A mon humble avis, cela n'influe nullement sur l'application du processus provincial dans les saisies avant jugement ou

[Text]

All it does is provide that a shipowner who wishes to disregard the law by simply escaping the jurisdiction—as is so easy for a mobile ship to do—should be restrained from doing so, or at least that federal officials should not look by with complete disregard.

This is no academic problem. A case came up precisely in the case of the *Kenko Maru* in Baie-Comeau, I believe, two years ago. The ship was seized before judgment in the Superior Court of the Province of Quebec. The officers responsible for giving clearance were perfectly aware of the fact that the vessel had been seized. The officers, and, I might add also, the legal advisers of the Department of Transport, took the view that under the scores of statutes relating to clearance—there are very many cases where clearance cannot be granted under the Customs Act, under provisions of safe loading of grain, and so on and so forth—provided the vessel complied with every single one of the statutes, whether or not she then left was a matter of indifference to them, regardless of whether or not the vessel was under seizure.

It is our submission that respect for the law in a federal state requires at least that this sort of assistance to evade the process of the provincial court should not be offered to an intending evading master by federal officials.

Now that I come to think of it, it is probably in conformity with the equitable doctrines relating to breach of injunctions when you have notice of the injunction, whether or not you have been served with a copy—that it would be in conformity with that doctrine that subsection 2 be widened, as was suggested by Mr. Langlois, by adding after the word “arrest” in line 43, or page 31, the words:

... or seizure in execution or attachment or seizure before judgment in any court in Canada.

Coming now to the sections relating to seizure and forfeiture, in our brief we had referred to the question of what rights or duties does the marshal have with respect to the custody of a vessel delivered into his custody under BI-21(2). Mr. Mahoney assured the committee that there was no problem, the ordinary rules of court in the Federal Court would apply.

It is our submission that that is an extremely dubious proposition for two reasons: In the first place, those rules relate to vessels under arrest, and this code goes to great efforts to distinguish arrest from seizure. In the second place—I do not have my Federal Court rules with me—my recollection is that before conservatory measures can be taken by a marshal, the court must give an order for possession to the marshal. In other words, even in the case of arrest, the marshal has no business taking conservatory measures where a vessel is merely delivered into his custody. He must not only have custody, he must have possession, and subsection 2 as presently drafted is totally ineffective to give the marshal those rights.

[Traduction]

exécution. Cela prévoit simplement qu'un propriétaire de navire qui veut ignorer la loi tout simplement en la contournant, comme c'est si facile à faire pour un navire mobile, devrait être empêché de le faire, ou à tout le moins que les fonctionnaires fédéraux ne devraient pas s'en occuper avec une totale indifférence.

Ce n'est pas là un problème purement théorique. Nous en avons eu un exemple dans le cas de *Kenko Maru* de Baie-Comeau, je crois, il y a deux ans. Le navire a été mis sous séquestre avant que la Cour supérieure de la province du Québec ne prononce son jugement. Les agents responsables de l'octroi du congé savaient parfaitement bien que le navire avait été mis sous séquestre. Ces agents, et je pourrais également ajouter les conseillers juridiques du ministère des Transports, ont adopté comme point de vue qu'en vertu des lois se rapportant aux congés (et il y a de nombreux cas où un congé ne peut être accordé aux termes de la Loi sur les douanes, des dispositions visant le chargement sûr des céréales, etc.), et que pourvu que le navire respecte toutes ces lois, il leur était indifférent de savoir si le navire était parti, qu'il ait été ou non mis sous séquestre.

A notre avis, le respect de la loi dans un État fédéral exige au moins que ce type d'échappatoire au processus de la cour provinciale ne puisse être offert, par des agents fédéraux, à un capitaine qui a l'intention d'échapper au processus.

J'y pense maintenant; c'est probablement en conformité des doctrines de l'Equity sur la violation des injonctions, par exemple, lorsque vous recevez avis d'une injonction, qu'on vous en ait signifié ou non copie, en conformité de cette doctrine, que le paragraphe 2 serait élargi, comme l'a proposé M. Langlois, en y ajoutant après les mots «de croire qu'il a», à la ligne 45, page 31, les termes:

... fait l'objet d'une levée de saisie, de saisie-arêt ou saisie-exécutoire, ou de mise sous séquestre avant qu'un tribunal ne se soit prononcé au Canada.

Maintenant, pour ce qui est des articles se rapportant à la mise sous séquestre et à la confiscation, nous avons posé dans notre mémoire la question de savoir quels sont les droits ou fonctions du prévôt en ce qui concerne la garde d'un navire qui lui a été confiée aux termes du paragraphe BI-21(2). M. Mahoney a assuré au Comité qu'il n'y avait pas de problème, et que les règles ordinaires de la Cour fédérale s'appliqueraient.

A notre avis, c'est une allégation extrêmement douteuse, et ce pour deux raisons: en premier lieu, ces règles se rapportent aux navires qui ont été saisis, et le code tente sérieusement de faire la distinction entre «saisie» et «mise sous séquestre». En second lieu, si je me souviens bien, car je n'ai pas ici les règles de la Cour fédérale, avant qu'un prévôt ne puisse prendre des mesures de conservation, la Cour doit lui émettre un ordre de possession. Autrement dit, même dans le cas d'une saisie, le prévôt n'a pas le droit de prendre des mesures de conservation lorsqu'un navire a simplement été mis sous sa garde. Il doit avoir non seulement la garde, mais aussi la possession du navire, et le paragraphe 2, dans sa forme actuelle, ne lui accorde nullement ces droits.

[Text]

In consequence, it is our submission that subsection 2 be amended by deleting lines 24 and 25 and replacing them with the following:

... delivered into the custody and possession of a marshal of the Admiralty Court, who shall have with respect to such ship the rights and duties relating thereto provided by the rules of the Admiralty Court relating to arrest of vessels so far as the same may apply.

Or words to that effect.

Reference was also made in our brief to the question of assets on board the ship other than cargo not belonging to the shipowner, where the ship has been seized for a cause giving rise to forfeiture. Mr. Mahoney was of the view, if I understood him rightly yesterday, that the bunkers—that is, the fuel oil—would go with the ship.

Even in a moderate size ship, bunkers can easily be worth \$25,000. In the case of a ship which is under time charter, by the invariable rule and the custom of the trade and the provisions of the charter, those bunkers belong to the charterer, and it is a well established practice in the case of judicial sales of vessels that although the bunkers are sold with the ship, the value of the bunkers is remitted to the charterer, who paid for them and to whom they belong.

If a time charterer can satisfy the heavy onus set on him to show that he had nothing to do with the cause of forfeiture, there is really no reason why \$25,000 belonging to him should go up in smoke.

The case of empty cargo containers on the vessel is another one. I think it is certainly open to doubt that full cargo containers will be deemed to be cargo; quite the contrary. The case law, which is rather well established in cargo claims for technical reasons relating to limitation of liability, says that the container is functionally part of the ship.

The third case is that of equipment on conditional sales contract or lease on the vessel. It is our submission that persons with these rights should be at least afforded standing in court in order to attempt to discharge the onus put on them to escape forfeiture, and that for such purpose there should be added to subsection (5), in line 6, after the word "cargo" the following words: "... or any other property therein not owned by the owner of the ship."

In our submission, Mr. Mahoney's statement that a right to part of the ship or an asset on board the ship, would necessarily fall within BI-24 is at least a matter open to serious doubt, and in view of the rather stringent manner in which the courts have tended to interpret forfeiture provisions in cognate acts, such as the Customs Act and the Narcotic Control Act, the matter should be made clear, particularly since, in the case of leasing equipment, it results, or is likely to result, in serious financial problems in terms of cost, if there is this sort of contingent right to lose the equipment in question as a result of forfeiture. I should add that the provision to the effect that assets on lease are under conditional sales contract are not

[Traduction]

Par conséquent, nous proposons que le paragraphe 2 soit modifié par la suppression des termes « sous la garde d'un prévôt de la Cour d'amirauté », et leur remplacement par les termes suivants:

... sous la garde et la possession d'un prévôt de la Cour d'amirauté, qui aura relativement à ce navire les droits et fonctions qui y sont attachés aux termes des règles de la Cour d'amirauté en matière de saisie de navires, dans la mesure où elles s'appliquent.

Ou par des termes à cet effet.

Nous avons également parlé dans notre mémoire de la question d'éléments autres qu'une cargaison, se trouvant à bord du navire et n'appartenant pas au propriétaire, lorsque le navire est mis sous séquestre pour une cause qui donne lieu à une confiscation. M. Mahoney a dit hier, si je ne m'abuse, que le charbon, c'est-à-dire le mazout, irait avec le navire.

Même dans un navire de taille moyenne, le charbon contenu peut facilement valoir \$25,000. Dans le cas d'un navire affrété, d'après la règle invariable et la coutume commerciale, ainsi que les conditions de l'affrètement, ce charbon appartient à l'affrètement; il est de pratique courante, dans le cas de ventes judiciaires de navires, et même si le charbon est vendu avec le navire, de remettre à l'affrètement la valeur du charbon, qu'il a payé et qui lui appartient.

Si un affrètement à terme peut prouver qu'il n'a rien à voir avec la cause de confiscation, il n'y a vraiment aucune raison pour que les \$25,000 qui lui appartiennent s'évanouissent en fumée.

Le cas des conteneurs vides du navire en est un autre point. Il est permis de douter, je pense, que les conteneurs chargés seront censés constituer la cargaison, c'est plutôt le contraire. Selon la jurisprudence, qui est assez bien établie en ce qui concerne les réclamations en matière de cargaison pour des raisons techniques relatives à la limitation des responsabilités, le conteneur fait intégralement partie du navire.

La troisième question est celle du matériel qui fait l'objet de contrats de vente sous condition ou de location et qui se trouve à bord du navire. Nous estimons que les personnes qui peuvent faire valoir ces droits devraient au moins avoir l'occasion de comparaître devant le tribunal pour essayer de prouver qu'elles n'ont pas tenté d'éviter la confiscation, et à cette fin il faudrait ajouter au paragraphe 5, à la ligne 6, après le mot « cargaison » l'expression suivante « ... ou tout autre bien qui s'y trouve et qui n'appartient pas au propriétaire du navire ».

A notre avis, il est permis de mettre en doute l'affirmation de M. Mahoney selon laquelle un droit sur une partie du navire ou sur un bien qui se trouve à son bord relèverait nécessairement de l'article BI-24, et compte tenu de la façon plutôt stricte dont les tribunaux ont essayé d'interpréter les dispositions portant sur la confiscation dans les lois analogues, comme la Loi sur les douanes et la Loi sur le contrôle des stupéfiants, la question doit être précisée, d'autant plus que dans le cas du matériel d'affrètement, il en résulte ou peut en résulter de graves problèmes financiers si ce droit existe bel et bien et qu'une confiscation puisse entraîner la perte de matériel. Je dois ajouter que la disposition selon laquelle les biens

[Text]

normally deemed to be part of the ship for execution purposes is one of wide application in the marine field, certainly in the United Kingdom and the United States.

Our brief also referred to the question of summary dismissal of claims in forfeiture proceedings under subsection (5) on page 33. Mr. Mahoney said, if I can paraphrase him, that that, of course, was just for the innocent cargo owner; but one has to look at the whole of B1-21. The enforcement officer, under B1-21(a) can either seize the ship or cargo, or, by necessary implication, both. Indeed line 19 makes that clear. It is only when the enforcement officer has come to the conclusion that he ought to seize the cargo also that subsection (5) comes into play. So at this point if the enforcement officer thinks that the cargo should be forfeited, and the cargo owner naturally does not agree, the cargo owner has the right to take proceedings for summary dismissal; but in our submission, if summary dismissal proceedings are available to any party whose property is subject to proceedings leading to forfeiture, it is only fair that it should be available to all. The proceedings may not, of course, succeed, but there should at least be the same right of standing to take the proceedings as exists for cargo owners, in our submission, particularly in view of the amendment which Mr. Mahoney made yesterday concerning the use of inaccurate certificates. The committee will recall that it was made clear that this is not a strict liability offence. In view of the insertion in BII-8 on page 47 of the words "he knows" at a large number of places, it is clear that *mens rea* is a necessary element, and obviously, in any proceedings under BII-8 *mens rea* is going to come very much into play. One cannot just say that it is obvious that the man is guilty of conduct leading to forfeiture, and to repeat one line on that basis, it is our submission that these summary dismissal proceedings should be available to everybody, as they normally would be in Federal Court. In that court, one can always take a motion to state that the plaintiff does not have a cause of action; but with the interaction of two courts, that approach is really not going to be available, because you will have to finally dispose of the proceedings in the criminal court before you can even get around to the Admiralty Court situation, which, it seems clear, will result, effectively, in a suspension of proceedings, or lack of jurisdiction in the Admiralty Court until the disposition of the proceedings in the criminal court.

On the same basis, bearing in mind that there may be an innocent party involved in forfeiture proceedings, that is to say, an innocent defendant, quite apart from the matter of mortgages, it is our submission that the position taken by Mr. Mahoney, that the question of the amount and form of the bond be entirely reserved to the minister is, quite unjustifiable. To paraphrase him, I submit that what he was saying yesterday is that forfeiture is a matter which is too serious for the courts. This, in our submission, is a very startling doctrine,

[Traduction]

loués assujettis à un contrat de vente sous conditions ne sont normalement pas censés faire partie du navire est largement appliquée dans la marine, certainement en tout cas aux États-Unis et au Royaume-Uni.

Dans notre mémoire, nous faisons aussi référence à la question du renvoi sommaire des réclamations dans les procédures de confiscation en vertu du paragraphe 5 à la page 33. M. Mahoney affirmait, si je peux me permettre de reprendre ses propres termes, que ceci ne valait évidemment que pour les propriétaires d'une cargaison qui avaient agi en toute innocence; mais il faut considérer l'ensemble de l'article B1-21. En vertu de l'article B1-21(a), l'agent d'application peut saisir soit le navire soit la cargaison ou les deux. La ligne 19 l'explique clairement. Ce n'est que quand l'agent d'application en est venu à la conclusion qu'il doit saisir la cargaison que le paragraphe 5 entre en jeu. Donc jusque là, si l'agent d'application estime que la cargaison doit être confisquée, et que le propriétaire de cette cargaison évidemment n'est pas d'accord, ce dernier a le droit d'intenter des poursuites de renvoi sommaire. Mais à notre avis si toute personne dont les biens font l'objet de poursuites pouvant donner lieu à une confiscation peut avoir ce recours, il n'est que juste que cette possibilité soit offerte à tous. Les poursuites peuvent évidemment ne pas se révéler fructueuses, mais au moins le même droit d'intenter des poursuites que celui qui est reconnu aux propriétaires de cargaisons, doit être accordé à tous compte tenu surtout de la modification qu'a présentée hier M. Mahoney au sujet de l'utilisation de certificats non appropriés. Comme le Comité se le rappelle, il a bien été précisé qu'il ne s'agit pas d'une véritable infraction en matière de responsabilité. En ce qui concerne l'insertion à l'article BII-8 à la page 47 de l'expression «il sait» en un grand nombre d'endroits, il est clair qu'il doit y avoir intention délictueuse et qu'évidemment, dans toute poursuite intentée en vertu de l'article BII-8 l'intention délictueuse jouera un grand rôle. On ne peut se contenter de dire qu'il est manifeste que l'intéressé s'est rendu coupable d'une action qui a donné lieu à une confiscation, et nous répétons que ces poursuites en renvoi sommaire doivent être accessibles à tous, tout comme ce serait normalement le cas devant la Cour fédérale. On peut toujours présenter une requête à celle-ci en vue de faire valoir que l'accusé n'a pas vraiment de motifs lui permettant d'intenter une poursuite. Mais compte tenu de l'interaction des deux tribunaux, cette approche ne pourrait être envisagée, parce qu'il faudra en dernier ressort régler le litige devant un tribunal criminel avant de soumettre l'affaire à la Cour d'Amirauté, ce qui, la chose semble claire, entraînera effectivement la suspension des poursuites ou la déclaration d'incompétence à la Cour d'Amirauté, jusqu'au règlement des poursuites intentées par le tribunal criminel.

A cet égard, compte tenu du fait qu'une partie innocente, c'est-à-dire accusée à tort, peut être mise en cause dans une poursuite en confiscation et que cela n'a rien à voir avec la question des hypothèques, nous sommes d'avis que l'attitude adoptée par M. Mahoney sur la question du montant et de la forme du cautionnement qui devraient, selon lui, être entièrement laissés à la discrétion du ministre est tout à fait indéfendable. Pour reprendre ses paroles, il me semble l'avoir entendu dire hier que la confiscation est une chose trop sérieuse pour

[Text]

when there may well be an innocent defendant at the end of the forfeiture proceedings. If the forfeiture proceedings succeed, that defendant will lose the entire value of his vessel which, as was mentioned last time, even on a laker can amount to \$18 million at today's construction prices, and in the case of high speed container ships, can easily get up to nearly \$100 million. That an owner should be subject to loss of sums of that size should be in our submission, quite enough to keep him from behaviour likely to result in forfeiture. If, in addition, there were the possibility that the Executive could insist on security in an amount disproportionate to the value of the vessel, and moreover be entirely free, under subsection (3), to agree to or refuse to accept security where an innocent person may be involved, is, in our submission, disproportionate. We submit that the amount involved for the owner is going to be sufficient, without driving him into bankruptcy by holding the ship immobile for six months or so.

I entirely echo Mr. Langlois' comments that notwithstanding Mr. Mahoney's comments yesterday, there is no parallel with civil proceedings. Mr. Mahoney suggested that it is up to the plaintiff to choose the amount of the security to be put up, in any case, but the cases are well established that all you can get is the security for the plaintiff's best arguable case, and therefore, there being a parallel in that sense, in our submission there should be a right to put up security for the best arguable case.

In addition, the word "bond" should, in our submission, be deleted from line 24, because, as Mr. Mahoney pointed out yesterday, the undertaking of a protection and indemnity club is, and I quote him, "as good as gold". I quite agree, but that being the case, there would seem to be no reason why the word "bond" should remain, particularly when there is no such restriction in the case of detention, and when the government is prepared to accept a simple letter of undertaking from a protection and indemnity club for as much as \$35 million, as I mentioned before, in the case of security against the consequences of Arctic pollution. We would therefore specifically submit that in line 17 on page 34, or lines 16 and 17, the words "with the consent of the minister" be deleted, and that lines 22 and following be amended to read, "... if security in an amount and form satisfactory to the court is furnished."

The next question that arises is the question of notice of forfeiture proceedings to third parties. Mr. Mahoney stated that "these things get around." With respect, that just is not necessarily the case. Mr. Langlois' firm and mine were involved in a case, about two years ago, where a ship that had a mortgage of \$500,000, was sold in the Small Claims Court in Lauzon for, I believe, \$231.

[Traduction]

qu'on la confie à des tribunaux. A notre avis, c'est une doctrine très surprenante, quand on songe qu'il se peut très bien qu'un innocent soit accusé dans une affaire de confiscation. Si la poursuite en matière de confiscation aboutit, l'accusé perdra la valeur totale de son navire, ce qui, comme nous l'avons mentionné la dernière fois, même pour un navire des Grands lacs peu représenter dix-huit millions de dollars, compte tenu des coûts de construction actuels, et dans le cas des porte-conteneurs express, cette perte peut atteindre près de cent millions de dollars. A notre avis, le fait qu'un propriétaire doive subir des pertes de cette importance doit suffire à l'empêcher de se comporter d'une manière qui risque d'entraîner la confiscation. Si, en outre, il est possible que le responsable puisse insister pour que la garantie versée soit d'un montant disproportionné à la valeur du navire, et qu'il soit de plus entièrement libre, en vertu du paragraphe (3), de convenir ou de refuser d'accepter la garantie dans le cas où une personne innocente peut être impliquée, cela nous semble insensé. Nous estimons que le montant exigé du propriétaire sera suffisant, sans qu'il soit nécessaire de l'acculer à la faillite en immobilisant le navire pendant six mois.

Je suis entièrement d'accord avec M. Langlois qui affirme que, en dépit des observations présentées hier par M. Mahoney, il n'existe rien de semblable en matière de procédures civiles. M. Mahoney a laissé entendre qu'il revient au demandeur de fixer le montant de la garantie qui sera versée, dans tous les cas, mais il est bien établi que tout ce qu'on peut obtenir, c'est une garantie comme quoi le demandeur aura les meilleures raisons à faire valoir et par conséquent, une fois le parallèle existant en ce sens, selon nous, on devrait reconnaître le droit de fournir une garantie dans les cas les plus défendables.

En outre, le terme «nantissement» doit être supprimé à la ligne 30, car, comme l'a souligné M. Mahoney hier, l'engagement d'un groupe de protection et d'indemnité vaut, comme il le dit, son pesant d'or. Je suis bien d'accord, mais les choses étant ce qu'elles sont, il semble n'y voir aucune raison pour que l'on conserve le terme «nantissement», surtout si l'on songe au fait qu'il n'existe aucune restriction dans le cas de détention, et puisque le gouvernement est disposé à accepter une simple lettre d'engagement d'un groupe de protection et d'indemnité pour un montant aussi élevé que trente-cinq millions de dollars comme je l'ai déjà dit, à titre de garantie contre les conséquences de la pollution dans l'Arctique. Nous proposons donc qu'à la ligne 21 de la page 34, ou aux lignes 21 et 22, l'expression «avec le consentement du Ministre» soit supprimée et que les lignes 28 et suivantes soient modifiées de façon à ce qu'on y lise: «... si une garantie est donnée au tribunal d'un montant et d'une forme que celui-ci estime satisfaisantes.

La question suivante est celle de l'avis des mesures de confiscation aux tierces parties. M. Mahoney a dit que «la rumeur se répand». Mais cela n'est pas nécessairement le cas. La firme de M. Langlois et la mienne avons eu une affaire, il y a environ deux ans, où le navire hypothéqué pour \$500,000 a été vendu à la Cour des petites créances, à Lauzon, pour, je crois, \$231.

[Text]

Senator Smith (Colchester): What section are you talking about now?

Mr. Barry: I am getting to the question of notice, sir.

Senator Smith (Colchester): Yes, which is where?

Mr. Barry: It is BI-24(1)—there is no provision now at all, but it is related to BI-24(1).

In the case to which I refer, we were singularly lucky because the action entertained by the Small Claims Court happened to be one regarding which, under the Canada Shipping Act, jurisdiction is vested exclusively in the Federal Court, so it was possible to have the judgment set aside. It was pure chance. But the mortgagee knew nothing about the case until sufficiently long after the judgment had been rendered that it was impossible to take proceedings against it.

“Word gets around” may be true within the Port of Montreal with respect to a ship seized for cause of forfeiture in Montreal, but it is very likely that the owners are not going to publicize the matter. But to say a ship mortgage bank in Hamburg, New York, or in any other centre of finance is necessarily going to get the word going around the Montreal waterfront, I submit, is an extremely remote supposition. If they are singularly favoured by fortune, they will, but that is it.

I should point out that the seizure provisions and the forfeiture provisions are all under the control of the Admiralty Court, and on that basis a subsection should be added following BI-24(1) to provide that the court shall order notice of the forfeiture proceedings to be published in accordance with the practice of the court with respect to judicial sales. I think perhaps “given” would be better than “published” because there is a practice which is consecrated by nothing more than its presence in notations on the bottom of statutory forms of mortgage and sales that the owner and the mortgagee of the vessel should keep the registrar informed at all times of their address. This relates to a practice, created by implication, that where notice of judicial proceedings is received by the registrar, he should communicate it to the mortgagees. For that reason it should be notices “given” rather than notices “published.” That would give the mortgagees a possibility to intervene. It is clear from the cases, as they presently stand, that if no action is taken within 30 days, the right of any innocent party, however innocent he may be, to seek to vindicate his interest in the vessel absolutely lapses.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, since I am scheduled to be at another meeting at 12 o'clock, I wonder if it would be too much to draw your attention to the time.

The Chairman: I have already noticed that, Senator Smith, and I have been looking at the witness.

Senator Smith (Colchester): Perhaps he does not hear your look!

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): De quel article parlez-vous en ce moment?

M. Barry: J'en viens à la question des avis, monsieur.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui, mais où est-ce?

M. Barry: Le paragraphe BI-24(1)—il n'y a aucune disposition actuellement, mais cette question a quelque rapport avec le paragraphe BI-24(1).

Dans le cas dont j'ai parlé, nous avons été particulièrement chanceux parce que les poursuites jugées par la Cour des petites créances relevaient, en vertu de la Loi sur la marine marchande au Canada, exclusivement de la juridiction de la Cour fédérale, et c'est pourquoi nous avons pu faire infirmer le jugement. Mais il s'agissait d'une simple chance. Le créancier hypothécaire n'était nullement au courant jusqu'à ce que suffisamment de temps se soit écoulé après le jugement pour qu'il ne puisse le faire infirmer.

Dire que «la rumeur se répand» peut être vrai au port de Montréal dans le cas d'un navire mis sous séquestre en raison de confiscation à Montréal, mais il est très probable que les propriétaires ne répandront pas la nouvelle. Toutefois dire qu'une banque d'hypothèques de navires à Hambourg, à New York, ou dans tout autre milieu financier apprendra nécessairement ce qui se passe au port de Montréal m'apparaît une supposition très improbable. Si la banque est très chanceuse, elle l'apprendra, mais seulement par hasard.

Je dois souligner que les dispositions sur la mise sous séquestre et la confiscation sont toutes régies par la Cour de l'Amirauté et c'est pourquoi un alinéa devrait être ajouté à la suite du paragraphe BI-24(1) afin de prévoir que la Cour devra ordonner la publication d'un avis des mesures de confiscation, conformément à la pratique de la Cour en matière de ventes judiciaires. Il vaudrait mieux utiliser le mot «notification» plutôt que «publication» parce qu'il existe une pratique consacrée par rien d'autre qu'un avis, à la fin des formules réglementaires d'hypothèques et de vente, que le propriétaire et le créancier hypothécaire du vaisseau devraient, en tout temps, tenir le conservateur au courant de leur adresse. Il s'agit d'une pratique, créée implicitement: lorsqu'un avis de poursuite judiciaire parvient au conservateur, il doit le communiquer aux créanciers hypothécaires. Pour cette raison, les avis devraient être «donnés» et non «publiés». Ceci assurerait aux créanciers hypothécaires la possibilité d'intervenir. Il est clair d'après les causes actuelles que si aucune mesure n'est prise dans les 30 jours, le droit d'une partie innocente, même si elle l'est vraiment, de chercher à défendre ses intérêts, dans ce cas n'est plus valable.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, comme je dois assister à une autre réunion à midi, je me demande s'il serait impoli de vous signaler l'heure.

Le président: Je l'ai déjà constatée, sénateur Smith, et j'ai regardé le témoin.

Le sénateur Smith (Colchester): Il n'a peut-être pas compris votre regard!

[Text]

The Chairman: We will meet this afternoon at 2.30 in Room 256-S, and we will continue this very interesting lecture. Thank you.

The Committee adjourned.

The Committee resumed at 2:45 p.m.

The Chairman: We shall continue on from where we left off this morning. Mr. Barry will make a presentation, and then I will ask Mr. Mahoney to come forward. The building closes at 11 p.m. so we will quit before then!

Mr. Barry: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: That does not mean that you can go on until then.

Mr. Barry: I assure you, Mr. Chairman, that I will try to get through as quickly as possible.

Mr. Chairman, honourable senators, at the point of adjournment this morning we were still dealing with the problems arising out of the provisions of the draft bill relating to forfeiture. I have two more points on this which I shall deal with briefly.

The first point relates to the point that, as the act stands, the onus on an officer or director of a corporation under section BII-29 is far less onerous than that on a third party mortgagee, and it is our submission that there is no reason why such third party should be under a greater onus than the directing officers of the ship-owning corporation, for example, who are not liable for matters giving rise to forfeiture if they have not—and I quote from BI-29:

... directed, authorized, assented to, acquiesced in or participated in the commission of the offence ...

It is our submission that that wording should replace that presently found in BI-24 subsection (5) relating to the onus which a mortgagee, for example, must discharge to permit his mortgage to continue, or permit him to exercise his mortgage where a vessel has been forfeited.

I have dealt with the problem that that onus of proof which the mortgagee must discharge is not just in relation to matters giving rise to forfeiture, which would be understandable, but according to line 37 on page 36, relates to any use of the vessel "contrary to the provisions of this Code."

So that, to take an extreme example, if there was a possibility that the ship could have been used in a way which might subject the owner to pay a \$50 fine under section BI-36, and if the mortgagee was unable to show that he had used all reasonable means to prevent that absolutely minimal offence from occurring, he would be unable to protect his mortgage in the case of forfeiture. It is our submission that this is completely draconian, and that BI-24 5(b) line 36, pages 36 and 37, should be amended to read:

[Traduction]

Le président: Nous nous réunirons cet après-midi à 14 h 30 à la pièce 256-S, et nous continuerons cette présentation très intéressante. Je vous remercie.

Le Comité suspend ses travaux.

La séance reprend à 14 h 45.

Le président: Nous continuerons là où nous avons laissé ce matin. M. Barry fera une déclaration préliminaire, et nous demanderons ensuite à M. Mahoney de poursuivre. L'édifice ferme ses portes à 23 heures, nous devons donc terminer avant!

M. Barry: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Cela ne veut pas dire que vous ne pouvez continuer jusqu'à cette heure-là.

M. Barry: Je vous assure, monsieur le président, que j'essaierai de faire aussi rapidement que possible.

Monsieur le président, honorables sénateurs, au moment de la suspension des travaux ce matin, nous parlions encore des problèmes que suscitent les dispositions du bill sur la confiscation. J'ai deux autres précisions à apporter à ce sujet et j'en parlerai brièvement.

La première concerne le fait que dans la loi actuelle le fardeau de la preuve pour un agent ou un directeur d'une société, aux termes de l'article BII-29, est beaucoup moins onéreux que celui d'un créancier hypothécaire, tierce partie. À notre avis, rien ne justifie le fait qu'une tierce partie doive avoir un fardeau plus important, que l'agent directeur d'une société propriétaire d'un navire, par exemple, qui n'est pas responsable des problèmes donnant lieu à une confiscation s'il n'a pas, et je cite l'article BI-29:

... ordonné, accepté ou autorisé la commission de l'infraction ou n'y a pas consenti ou participé ...

À notre avis, ces mots devraient remplacer les expressions actuellement employées au paragraphe 5 de l'article BI-24 concernant la preuve qu'un créancier hypothécaire, par exemple, doit établir pour conserver son hypothèque ou pour pouvoir réclamer cette hypothèque si le navire a été confisqué.

J'ai déjà parlé du problème de la preuve que le créancier hypothécaire doit établir non seulement pour les problèmes donnant lieu à des confiscations, ce qui serait compréhensible, mais également selon la ligne 39 à la page 36, pour toute utilisation du vaisseau «contraire aux dispositions du présent Code».

Ainsi, pour donner un exemple extrême, s'il est possible que le navire ait été utilisé de manière qui puisse obliger le propriétaire à payer une amende de \$50 en vertu de l'article BI-36, et si le créancier hypothécaire est incapable de prouver qu'il a utilisé tous les moyens raisonnables pour empêcher cette infraction absolument mineure de se produire, il ne pourra protéger son hypothèque dans le cas d'une confiscation. À notre avis, cette mesure est draconienne et la ligne 39 de l'alinéa BI-24 (5) b), à la page 36, devrait être modifiée pour se lire ainsi:

[Text]

... contrary to the provisions of this Code giving rise to the forfeiture.

This, I think, is particularly the case in view of the fact that these sections will apply to foreign vessels. It is elementary logic that a foreign mortgagee should not acquiesce in behaviour which could give rise to forfeiture. It is far from logical, in our submission, that he should have to guard, for example, in all the financing documents, against the possibility that there is any suggestion that there is some absolute minimal offence. To take an extreme example, in a closing, as very often is the case, there is an inventory of the vessel's stores and equipment, and let us suppose there were no rat guards in the inventory, (which are the circular discs put on a ship's mooring lines to prevent rats getting on board or to shore) does the mortgagee have to chase around to make sure that rat guards are added to the inventory? That is an extreme example, but I submit that it does show the problem which a mortgagee could be confronted with under this section.

The next point to which Mr. Mahoney referred, we also referred to in our brief; that is, what would happen if a mortgagee or other party acquires in good faith an interest in the vessel after the cause for forfeiture had arisen? Mr. Mahoney suggested that this is a problem that could be left to the courts.

As I mentioned in the verbal presentation the last time, the courts have been faced with this problem, and in the Dumbowsky case which I cited in my verbal presentation, they came to the conclusion that, however innocent a mortgagee may be, he has no standing to intervene and seek to protect his mortgage.

This, again, is a wholly inequitable situation, and in view of the very substantial sums of money involved in ship mortgage financing, it is our submission that this is completely unacceptable.

In the case of smaller vehicles, automobiles and such like, it might be acceptable for financing institutions to simply rely upon the law of averages, but in dealing with mortgages in the amounts of scores of millions of dollars, the law of averages really does not continue to apply.

In consequence, it is our submission that the provisions of the same section BI-24(1), subject to the proposed amendment Mr. Mahoney made yesterday, should be further amended to insert in line 34 the following words:

... whether such interest is acquired before or after the event given rise to forfeiture.

Again, the mortgagee will still be under the same onus to prove he was innocent, but he will at least have his day in court.

I should now like to go to sections BI-27 and BI-28. Mr. Mahoney assured the committee yesterday that this relates to the obligation of the master to report offences committed on Canadian or foreign ships.

[Traduction]

... contraire aux dispositions du présent Code donnant lieu à une confiscation.

Ceci est particulièrement nécessaire, je crois, parce que ces articles s'appliqueront aux vaisseaux étrangers. Il est d'une logique élémentaire qu'un créancier hypothécaire étranger ne consente pas à des activités qui pourraient donner lieu à une confiscation. Il est très illogique, à notre avis, qu'il doive prévenir, par exemple, dans tous les documents financiers, la possibilité qu'il puisse se produire une infraction absolument mineure. En terminant, je vous donnerai un autre exemple extrême, comme cela se produit souvent. Il existe un inventaire des magasins et équipement des navires. Supposons que ne sont pas inscrits dans cet inventaire des pièges à rats (disques circulaires fixés aux amarres d'un navire pour empêcher les rats de monter à bord ou de descendre à terre), le créancier hypothécaire doit-il chercher à s'assurer que ces pièges soient bien ajoutés dans l'inventaire? Il s'agit d'un exemple extrême, mais il montre bien, à mon avis, les problèmes auxquels peut devoir faire face un créancier hypothécaire en raison de cet article.

La deuxième précision, mentionnée par M. Mahoney, fait également partie de notre mémoire. Que se produirait-il si un créancier hypothécaire ou une autre partie acquerrait, de bonne foi, un intérêt dans le navire après que le navire est devenu susceptible de confiscation? M. Mahoney a suggéré que ce problème soit réglé par les tribunaux.

Comme je l'ai dit la dernière fois que j'ai témoigné, les tribunaux ont eu à résoudre ce problème et, dans l'affaire Dumbowsky dont j'ai également parlé la dernière fois, les tribunaux ont conclu que tout innocent que soit un débiteur hypothécaire, rien ne lui permet d'intervenir et de tenter de protéger son hypothèque.

Il s'agit encore une fois d'une situation tout à fait injuste et si nous tenons compte des sommes substantielles d'argent que représente l'hypothèque d'un navire, nous soutenons que c'est tout à fait inacceptable.

Dans le cas des véhicules moins importants, notamment, les automobiles et d'autres véhicules de ce genre, les établissements financiers pourraient juger qu'il suffit de s'en remettre simplement à la loi des moyennes, mais lorsqu'il est question d'hypothèques dont la valeur se chiffre en vingtaines de millions de dollars, la loi des moyennes ne s'applique vraiment plus.

Par conséquent, nous soutenons que les dispositions du paragraphe BI-24(1), que M. Mahoney a proposé hier d'amender, devraient faire l'objet d'un second amendement visant à introduire à la ligne 43 les termes suivants:

... que cet intérêt soit acquis avant ou après l'événement entraînant la confiscation.

Encore une fois, le débiteur hypothécaire aura toujours la responsabilité de prouver qu'il était innocent, mais il aura au moins la chance de le faire devant un tribunal.

J'aimerais maintenant parler des articles BI-27 et BI-28. M. Mahoney a affirmé hier au comité que ces articles traitaient de l'obligation du capitaine de faire un rapport concernant les infractions commises à bord de navires canadiens ou étrangers.

[Text]

Senator Smith (Colchester): I lost your reference.

Mr. Barry: BI-27 and BI-28, page 38, senator. In both these cases it would appear that there are situations under which criminal proceedings could be taken by a foreign court either because it is a Canadian ship in foreign waters, or because it is on a foreign ship. Consequently, the courts of the country in question could have jurisdiction.

Mr. Mahoney assured the committee that there could be no question of double jeopardy. With respect, it is my submission—and I think it is well established in the law—that the defence of double jeopardy applies to criminal proceedings—more than one criminal proceeding, that is—undertaken in the same jurisdiction. In a federal state that would extend to criminal proceedings taken in any province, but I think it is well established that it would not apply between criminal proceedings embarked upon in the United Kingdom under the common law crimes of misprision, of felony and criminal proceedings taken under BI-27. There would appear to be a serious problem in this respect, and BI-27 and BI-28 need, in our submission, an amendment to provide for no prosecution to take place if criminal proceedings have already been instituted in another jurisdiction.

I have no further comments on Book I, Mr. Chairman. I should now like to pass to Book II. I shall deal very briefly with the flag problem.

Mr. Mahoney rejected our submission that the words “in the exercise of a belligerent right” be deleted. Our reason for inserting those words is that if you are being chased by someone and you feel it is necessary to fly someone else’s flag to protect yourself—and I can assure the committee that at this point there are certain areas in the world, notably on the west coast of Africa where any protection against piracy is very welcome—it should not depend on whether there is a state of war between a Canadian ship and any persons seeking to come over the ship’s rail any more than, for example, in the Mayaguez case, which occurred off the Cambodian coast.

For that reason, whether it is another government, or whether it is simply a form of private enterprise at sea, it would seem, in our submission, that the words “in the exercise of a belligerent right” are unnecessary and, therefore, should be deleted.

Mr. Mahoney stated they were necessary because there should be no defence to using false colours to avoid a Canadian government vessel. We entirely agree with this, but we submit that it is perfectly clear, for example, in BII-4(1)(b) where it states where it is permitted to fly other colours. This subsection states:

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Pourriez-vous me redonner les numéros des articles, s’il-vous-plaît?

M. Barry: BI-27 et BI-28, en page 38, sénateur. Dans les deux cas, il semblerait que certaines situations puissent donner lieu à un procès en cour criminelle devant un tribunal étranger, qu’il s’agisse d’un navire canadien se trouvant dans des eaux étrangères ou d’un navire étranger. Par conséquent, les tribunaux du pays en question pourraient être habilités à juger l’affaire.

M. Mahoney a assuré le comité qu’il ne serait absolument pas question de dualité de poursuites pour un même fait. Je soutiens respectueusement—et je crois que c’est tout à fait clair dans la loi—que la dualité de poursuites pour un même fait s’applique dans le cas des procès en cour criminelle—c’est-à-dire lorsque plus d’un procès est intenté à l’intérieur d’un même territoire. Dans un système fédéral, cela s’appliquerait aux procès en cour criminelle intentés dans l’une ou l’autre des provinces, mais je crois qu’il est clair que cela ne s’appliquerait pas à des procès en cour criminelle, intentés dans le territoire du Royaume-Uni dans le cas d’infractions prévues dans le droit coutumier et consistant en la non-dénonciation d’un crime, ainsi qu’à des procès en cour criminelle, intentés aux termes de l’article BI-27. Il semble qu’un problème sérieux pourrait surgir sur ce point et nous croyons que les articles BI-27 et BI-28 requièrent un amendement en vertu duquel aucune poursuite ne pourrait être intentée si un procès en cour criminelle avait déjà été institué dans un autre pays.

Je n’ai plus d’observations à faire au sujet du Livre I, monsieur le président. J’aimerais maintenant passer au Livre II. Je parlerai très brièvement du problème relatif au drapeau national.

M. Mahoney n’est pas d’accord avec nous lorsque nous disons que les termes «exerçant un droit de belligérance» devraient être supprimés. L’une des raisons pour lesquelles ces termes ont été introduits dans le texte est que si un navire est poursuivi par quelqu’un et que le capitaine croit nécessaire de hisser le drapeau d’un autre pays pour se protéger—et je puis assurer les membres du Comité qu’à l’heure actuelle, il est certaines parties du globe, notamment la côte ouest de l’Afrique, où tous les moyens sont bons pour se protéger des pirates—il ne devrait pas être obligé de savoir si la guerre est déclarée entre le navire canadien et les personnes qui cherchent à l’aborder pas plus que cela ne fut nécessaire, par exemple, dans l’affaire du Mayaguez, survenue au large des côtes du Cambodge.

Pour cette raison, que le navire poursuivant appartienne à un autre gouvernement ou qu’il s’agisse simplement d’une forme d’entreprise maritime privée, il semble selon nous que les termes «exerçant un droit de belligérance» sont inutiles et que par conséquent, ils devraient être supprimés.

M. Mahoney a déclaré que ces termes étaient nécessaires parce que rien ne devrait interdire l’usage d’un faux pavillon dans le but d’éviter un navire du gouvernement canadien. Nous sommes parfaitement d’accord sur ce point, mais nous soutenons que c’est tout à fait clair, par exemple, à l’alinéa BII-4(1)b—où il est question des circonstances dans lesquelles il est permis de hisser un autre pavillon. Cet alinéa stipule:

[Text]

(b) while engaged in lawful activity, to escape capture by a *foreign ship* in the exercise of a belligerent right.

It is quite clear from the word "foreign" that the problem which Mr. Mahoney has envisaged is already covered in the draft. On that score, there can be no objection to deleting the words "in the exercise of a belligerent right."

Now, going to the question raised by BII-4(3) line 10, page 45, due to the frequency with which charterers in the trade will fly their house flag, it is our submission that if the owner is to be permitted by statute to fly a house flag without having to apply for a warrant from the Governor in Council under subsection (4), then, on the same basis and for the same reasons, the charterer and also the owner of the demise-chartered vessel should automatically be given the same privilege, subject, of course, to the provisions of subsection (3), that it should not be a flag which can be confused with the national colours of a foreign state.

There is another problem raised by subsection (3) and a closely related one. As the section now stands, and read together with subsection (4), the ship will not even be allowed, according to subsection (4), to fly any colours, flag or pennant without a warrant, apart from Canadian colours. So, the effect of these two subsections is that you have to obtain a warrant from the Governor in Council before you are allowed—even on the literal reading of the section—to fly flags of the International Code of Signals. What is the point of this? It means more paper work, and anyone who has compared the cost of freight rates between Canadian flag vessels and foreign flag vessels knows very well that the costs of running Canadian vessels are already quite high enough and that we should avoid, if possible, adding additional administrative costs to the system if they can be reasonably avoided.

Our submission is that subsection (3) should be amended to

A Canadian ship may fly a flag designating the corporate club or personal identity of the owner, charterer or registered owner, or any flag customarily used for signaling, whether under the International Code of Signals or otherwise.

And then it should continue to read:

... if the flag is not flown in such a manner ...
and so forth.

We do not pretend that this provision is a disastrous one for the industry, but it is simply another case where it results in further difficulties and paper work, and, to be frank, I think it is fair to say, a disruption of an innocent as well as an existing practice in the industry.

I should now like to pass to the registry provisions, and particularly to the proposed amendment referred to yesterday

[Traduction]

b) dans l'exercice d'activités licites, pour éviter d'être capturé par un navire étranger exerçant un droit de belligérance.

Le fait qu'on emploie le terme «étranger» signifie que l'article tient déjà compte du problème auquel M. Mahoney a fait allusion. Pour cette raison, rien ne peut empêcher la suppression des termes «exerçant un droit de belligérance».

Je voudrais maintenant parler du problème soulevé au paragraphe BII-4(3), à la ligne 10, en page 45; étant donné que les affréteurs hissent fréquemment le pavillon de leur société ou de leur entreprise, nous croyons que si le propriétaire est autorisé par la loi à hisser le pavillon de son entreprise sans devoir demander un permis au gouverneur en conseil, conformément aux termes du paragraphe (4), l'affréteur ainsi que le propriétaire du navire cédé pour affrètement devraient automatiquement recevoir le même privilège, en vertu du même principe et pour les mêmes raisons, conformément, bien entendu, aux dispositions du paragraphe (3) qui stipule qu'il ne devrait pas s'agir d'un pavillon susceptible d'être confondu avec le pavillon national d'un État étranger.

Le paragraphe (3) soulève un autre problème très voisin du premier. En vertu de la façon dont l'article est actuellement rédigé et de l'enchaînement qu'il y a entre les paragraphes (3) et (4), le navire ne sera même pas autorisé, si l'on en croit le paragraphe (4), à arborer tout pavillon, drapeau ou flamme, à l'exception du pavillon canadien, sans que la chose n'ait été autorisée par un permis. Ainsi, les deux paragraphes ont pour effet d'obliger tout capitaine à obtenir un permis du gouverneur en conseil avant de pouvoir—même par une interprétation littérale de l'article—arborer des drapeaux conformes au Code international de signaux. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie une bureaucratie encore plus coûteuse, et tous ceux qui ont comparé le taux des frais de transport en vigueur pour les navires arborant le pavillon canadien et les navires arborant des pavillons étrangers savent très bien que l'exploitation des navires canadiens coûte déjà assez cher et que nous devrions éviter, dans la mesure du possible, d'augmenter le coût de l'administration du système.

Nous soutenons que le paragraphe (3) devrait être amendé de manière à stipuler:

Un navire canadien peut arborer un drapeau identifiant la corporation, le club ou la personne de son propriétaire, de son affréteur ou de son propriétaire immatriculé, ou tout pavillon servant ordinairement à la signalisation, que ce pavillon soit conforme au Code international de signaux ou à un autre code.

Et il devrait ensuite se libeller comme suit:

... le drapeau n'est pas arboré d'une façon ...
etc.

Nous ne prétendons pas que cette disposition est désastreuse pour l'industrie, mais qu'il s'agit simplement d'un autre cas entraînant d'autres difficultés et de la paperasserie, et, pour être franc, je crois qu'il est juste de dire, la fin d'une pratique innocente tout aussi bien qu'existante dans l'industrie.

J'aimerais maintenant passer aux dispositions concernant le Bureau d'enregistrement et surtout à l'amendement à l'article

[Text]

by Mr. Mahoney to BII-12, proposed subsection (3) on page 50. The proposed text says, in effect, as I understand it, that interests arising in a ship under contract or otherwise may be enforced against the owners of the ship in the same manner as in respect of any other personal property.

I must say that I am very happy to note that the sponsors of the bill recognize that there is a potentially serious problem due to the proposed repeal of section 73 and section 74 of the Canada Shipping Act. Very briefly, section 73 says that a registered owner has the absolute power to dispose of the ship and to give a valid receipt for the price, and section 74 says that the person having a beneficial interest may enforce it against the registered owner, but subject to the registered owner's right to make an absolute disposition of the ship and get a valid receipt for the price.

The proposed amendment, in our submission, is wholly ineffective to achieve the object, because what it has done is to say that the holder of the beneficial interest can enforce it against the owner, but fails to reproduce the key provisions of section 74, that such right be without prejudice to the right of the owner to dispose of the vessel and give a valid receipt for the price. The effect, therefore, of the proposed amendment is nugatory and, in our submission, it is clear that what is required is an amendment to BII-12 in substantially the same terms as the present section 74.

The other proposed amendment was to BII-54, proposed subsection (2) and will read:

Subject to any rights and powers appearing in the records of the registry to be vested in any other person, the owner has the right to dispose of that other vessel.

That is similar to the words in section 73.

It is subject to a condition which does not appear in section 73, and this is evidently referenced to the provisions of the proposed bill relating to trusts. Section 73 of the Shipping Act states:

No notice of any trust, express, implied or constructive, shall be entered in the registry book or be receivable by the registrar . . .

It is our submission that that provision is an absolute necessity for a registry title such as that for ships which Mr. Mahoney made clear yesterday is intended to remain a registry of title, not one of deeds. The reason for this is clear. The present system is that the registered owner can validly sell without the consent of any other person; you do not have to go behind the registry to see whether he is authorized to do so. If you insert a provision in the act that, as is proposed, the trustee can only sell when expressly authorized to do so by the trust instrument, then, inevitably, third parties will have to be involved in all of the complicated conditions, terms, provisos and so forth which trust instruments, in the normal course of events, will contain.

In the case of a will, one can quite easily see a situation where a man with an interest in a fishing boat, in partnership

[Traduction]

BII-12 proposé hier par M. Mahoney, le nouveau paragraphe (3) à la page 50. Le texte proposé stipule, si je comprends bien, qu'on peut permettre l'exercice des droits nés d'un contrat ou autrement contre les propriétaires du navire de la même manière qu'à l'égard de tous autres biens personnels.

Je dois dire que je suis très heureux de constater que les parrains du bill reconnaissent qu'il y a là une possibilité de problème sérieux en raison de l'abrogation proposée des articles 73 et 74 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Très brièvement, l'article 73 stipule que le propriétaire enregistré d'un navire a le pouvoir absolu de disposer du navire et de donner une quittance valable de la somme payée et l'article 74 stipule que la personne qui a un intérêt bénéficiaire peut le faire valoir contre le propriétaire enregistré du navire mais qu'elle doit se conformer au pouvoir absolu du propriétaire enregistré de se débarrasser du navire et d'obtenir une quittance valable de la somme payée.

L'amendement proposé, à notre avis, ne peut permettre d'atteindre l'objectif parce qu'il stipule simplement que le titulaire d'un intérêt bénéficiaire peut exercer son droit contre le propriétaire, sans reproduire les dispositions clés de l'article 74, voulant que ce droit soit sans préjudice du droit du propriétaire de disposer du navire et de donner une quittance valable de la somme payée. L'effet de l'amendement proposé est donc nul et, à notre avis, il semble évident que l'amendement à l'article BII-12 devrait se libeller à peu près dans les mêmes termes que l'article 74 actuel.

L'autre amendement proposé concernait l'article BII-54. Le paragraphe (2) proposé se libellera comme suit:

Sous réserve de tous droits et pouvoirs qui, d'après le registre, sont dévolus à une autre personne, le propriétaire a le droit de disposer de cet autre navire.

Il s'agit du même libellé qu'à l'article 73.

C'est sous réserve d'une condition qui n'apparaît pas à l'article 73 et cela se rapporte évidemment aux dispositions du bill proposé concernant la fidéicommis. L'article 73 de la Loi sur la marine marchande du Canada stipule:

Aucun avis de fidéicommis, exprès, implicite ou tacite, ne peut être porté au registre ni admis par le registrateur . . .

Nous sommes d'avis que cette disposition est absolument nécessaire pour un titre d'immatriculation comme celui des navires, lequel, comme l'a expliqué hier M. Mahoney, doit demeurer une immatriculation de titre et non pas d'un acte. La raison en est claire. En vertu du système actuel, le propriétaire enregistré peut vendre valablement sans l'assentiment d'une autre personne; vous n'avez pas à consulter le bureau d'enregistrement afin de voir s'il est autorisé à le faire. Si vous insérez une disposition dans la loi, comme il est proposé, à l'effet que le fiduciaire ne puisse vendre que lorsqu'il en est expressément autorisé par l'acte de fiducie, il est alors inévitable que des tierces parties devront être impliquées dans les conditions, mandats, clauses conditionnelles complexes, etc., que contiendront normalement les actes de fiducie.

Dans le cas d'un testament, on peut facilement songer à une situation où un homme possédant un intérêt dans un bateau de

[Text]

with his brother, leaves a life interest in the boat to his brother subject to it being held by the trustee. One cannot just look at the register and assume that the trustee has the right to sell the boat. He will have to determine whether the brother is alive, whether he is capable of working, and all the other problems which arise out of a trust on a registry of deeds situation.

Apart from the fact that sections 73 and 74 need to be retained in substantially the same form as they are, as long as there is a provision permitting the registration of trusts, an investigation of the conditions under which the trustee is entitled to dispose of the property will be needed, which, as far back as 1854 it was found necessary to delete. In our submission, we are clearly going to have a registry of deeds situations only, and every time you purchase or mortgage a ship you will have to do a little search to make sure there are no deeds of trust in the registry, and you will also have to check back with documents and facts not on the registry over a limitation period to see whether there may have been a breach of the trust, or whether hopefully the person appearing on the register as the owner has become the owner through the lapse of time, by prescription, if not by another means.

I am not an expert on the Torrens system, but this does exclude registration of details of the trust. Normally there are two documents—the trust instrument and the vesting deed.

The difficulties and inconveniences of going back to a registry of deeds systems are, I think, evident. The registry of title for ships has worked well since 1854, if not well before that date, and this is certainly not something which the industry wants. Obviously, there is a potential problem for the beneficiaries of a trust, this is simply unavoidable with a registry of title and the moral, as it is of any trust situation, is to ensure that the trustee chosen is not one likely to run off to Brazil with your money.

Another situation, apart from the family situation which I have already described, would be where there is a trust used as part of a financing. If you have, then, a default, and an entering into possession by the trustee, and the consequent sale, it seems to me, again, that you cannot rely on the fact that the trustee is selling. You are going to have to ascertain whether, in fact, there has been a default of the sort defined by the trust instrument. Again, it may not be that likely that there has not been any default, but if you have a bankruptcy situation it may be that in the disorganization which is so common with bankruptcies it is arguable that there has not been a default of precisely the type defined, and that the trustee has exceeded his power.

Again, you will have to go back to the instruments which are not on the records. Perhaps they may have been destroyed, and unless an attorney is able to examine them, he will be unable to give an opinion as to the title of the vessel.

It is our submission, therefore, that BII-14, on page 50, be deleted and, for the same reason, that in BII-13, lines 19 and 20, the words, "whether or not they are represented by a

[Traduction]

pêche, en association avec son frère, laisse un intérêt à vie dans le bateau à son frère pourvu qu'il soit gardé par le fiduciaire. On ne peut se contenter de jeter un coup d'œil au registre et supposer que le fiduciaire a le droit de vendre le navire. Il faudra déterminer si le frère est vivant, s'il peut travailler, et vérifier tous les autres problèmes qui émergent d'une fidéicommissaire dans le cas de l'enregistrement d'un acte.

A part le fait que les articles 73 et 74 doivent être conservés presque intégralement, tant qu'existera une disposition permettant l'enregistrement des fidéicommissaires, il faudra faire enquête sur les conditions en vertu desquelles le fiduciaire est autorisé à disposer du bien, disposition, qu'on avait déjà jugé nécessaire d'abroger en 1854. Nous estimons, comme le dit notre mémoire, il est évident que nous n'arriverions à obtenir que l'enregistrement des actes et qu'à chaque fois que vous achèterez ou hypothéqueriez un navire vous devrez procéder à une recherche de titres afin de vous assurer qu'il n'y a pas d'actes de fiducie au bureau d'enregistrement; vous devrez également après un certain temps vérifier de nouveau les documents et les faits qui ne se trouvent pas au registre afin de voir s'il n'y a pas eu rupture de fiducie ou si la personne apparaissant dans le registre comme propriétaire n'est pas heureusement devenue propriétaire après un certain temps, par prescription, sinon d'autre façon.

Je ne suis pas spécialiste du système Torrens, mais ce dernier exclut l'enregistrement des détails de la fidéicommissaire. Il y a habituellement deux documents—l'acte de fiducie et l'acte habilitant.

Les difficultés et les inconvénients de revenir à un système d'enregistrement des actes sont, je crois, évidents. L'immatriculation du titre des navires fonctionne bien depuis 1854, et même avant cette date; il s'agit assurément de quelque chose que l'industrie ne désire pas. Il est évident qu'il existe un problème latent pour les bénéficiaires d'une fidéicommissaire, mais c'est inévitable avec l'enregistrement de titres, il faut donc, comme dans toute situation de fidéicommissaire, s'assurer que le fiduciaire choisi ne s'enfuira pas au Brésil avec son argent.

Une autre situation, à part celle dont je viens tout juste de parler, serait celle où une fidéicommissaire participe au financement. S'il y a un manquement, que le fiduciaire prend possession de son intérêt et que la vente en résulte, il me semble une fois de plus que vous ne pouvez vous appuyer sur le fait que le fiduciaire vend. Vous devrez vous assurer s'il y a bel et bien eu un manquement du type défini dans l'acte de fiducie. Encore une fois, il se peut qu'il n'y ait pas eu manquement, mais si vous avez à affronter une faillite, il se peut que dans la désorganisation si commune aux faillites, on puisse prétendre qu'il n'y a pas eu un manquement du type précisément défini, et que le fiduciaire a outrepassé son pouvoir.

Vous devrez consulter de nouveau les actes qui ne se trouvent pas inscrits dans les dossiers. Ils auront peut-être été détruits, et à moins qu'un procureur ne puisse les examiner, il ne pourra exprimer son avis sur le titre au navire.

Nous croyons donc que l'article BII-14 à la page 50 devrait être abrogé et, pour la même raison, que devraient être remplacés aux lignes 24 et 25 de l'article BII-13, les mots «qu'elles

[Text]

trustee" be replaced by the words, "unless they are represented by a trustee."

At present, under the system of shares there is a maximum number of owners of shares who can jointly own a vessel. It really seems to have no useful purpose as long as the beneficiaries under trust do not themselves appear on the register. The reason why the beneficiaries should not be able to dispose of the shares separately gets back to the point which was raised before regarding the use of negotiable trust certificates.

Senator Langlois: Mr. Barry your suggested amendment on line 19 of BII-13 is to change "whether or not" to the word "unless"?

Mr. Barry: That is correct.

Senator Langlois: That is all you are suggesting?

Mr. Barry: Exactly. At that point joint owners could not dispose separately of their interest, but the beneficial owners under the trust could do so.

Mr. Mahoney has stated that he does not agree with our contention that under BII-13, as presently drafted, a member of a group of joint owners cannot dispose of his interest to another member. I submit that from the word "separately" it will be necessary, if one owner wished to dispose of his interest to another owner, for all owners to join in the transaction which really does not seem to be a very useful thing to require.

If section 74 is brought back, or re-enacted, into this bill, the problem will cease effectively to arise, because then the joint owners can do what they wish between themselves. It is their business and no one else should be concerned.

Again, dealing with the question of trust, we made a submission that under BII-20 it is required for the trustee, and also for all the beneficiaries in the trust, to be qualified as Canadian nationals or a special type of Canadian corporation. Mr. Mahoney said it is necessary to have someone to respond for the vessel in Canada, or words to that effect. To appreciate the problem here, one has to compare that situation with a corporation. As things stand, two thirds of the officers and two thirds of the directors must be Canadian citizens resident in Canada. There is no requirement whatever as to who are the beneficial owners of the ship. So, a Canadian shipowner corporation could be 100 per cent an American subsidiary, providing that the officers and directors qualify. Given that situation, where it is the directing mind of the corporation which responds to the Canadian authorities, it really seems extraordinary that if the trustee is a Canadian, that should not be sufficient, because, there again, the trustee would be the directing mind responding. Whether the beneficiaries are Canadian citizens or not would not create a problem, because

[Traduction]

soient ou non représentées par un fiduciaire» par les mots «à moins qu'elles ne soient représentées par un fiduciaire».

A l'heure actuelle, dans le cadre du système des parts un nombre maximal de propriétaires de parts peuvent posséder conjointement un navire. Cela ne semble pas avoir de but vraiment utile si les bénéficiaires de la fiducie ne sont pas mentionnés dans le registre. La raison pour laquelle les bénéficiaires ne devraient pas pouvoir disposer séparément de leur part ramène au point qui a été soulevé antérieurement quant à la question de l'utilisation des certificats négociables de fidécommiss.

Le sénateur Langlois: Monsieur Barry, vous proposez de remplacer à la ligne 24 de l'article BII-13 les mots «qu'elles soient ou non» par l'expression «à moins qu'elles ne soient»?

M. Barry: C'est exact.

Le sénateur Langlois: C'est tout ce que vous proposez?

M. Barry: Exactement. A ce moment-là, les personnes qui sont copropriétaires d'un intérêt dans ce navire ne pourraient disposer séparément de leur intérêt, mais par contre les fiduciaires pourraient le faire.

M. Mahoney a déclaré qu'il était en désaccord avec l'opinion que nous avons avancée, selon laquelle en vertu de l'article BII-13 dans sa forme actuelle, un membre d'un groupe de copropriétaires indivis ne peut disposer de son intérêt au profit d'un autre membre. Je pense que d'après le mot «séparément» il s'avérera nécessaire, si un des propriétaires souhaite disposer de son intérêt au profit d'un autre membre, que tous les membres prennent part à la transaction, ce qui, à vrai dire, est une exigence qui n'est pas très utile.

Si on se propose d'inclure l'article 74 ou de le remettre en vigueur dans ce projet de loi, le problème ne se posera plus, parce que dans ce cas les copropriétaires indivis pourront faire comme bon leur semble entre eux. C'est leur affaire et cela ne regarde personne sauf eux.

De nouveau, si l'on examine la question de fiducie, nous avons proposé qu'en vertu de l'article BII-20, les fiduciaires soient tenus, ainsi d'ailleurs que tous les bénéficiaires de la fiducie d'être des citoyens canadiens ou d'appartenir à un certain type spécial de société au Canada. M. Mahoney a déclaré qu'il est nécessaire de pouvoir compter sur quelqu'un qui puisse répondre du navire au Canada, ou enfin quelque chose comme cela. Pour comprendre la mesure du problème dans ce cas-ci, on peut comparer cette situation avec celle d'une société. A l'heure actuelle deux-tiers des administrateurs et des directeurs doivent être des citoyens canadiens résidant au Canada. Il n'y a aucune exigence portant sur les bénéficiaires du navire. Ainsi, une société qui détiendrait un navire pourrait être à 100 p. cent une filiale américaine dans la mesure où les administrateurs et les directeurs seraient des citoyens canadiens résidant au Canada. Dans cette situation, il incombe donc aux administrateurs de la société de traiter avec les autorités canadiennes; il semble par conséquent extraordinaire que l'on considère insuffisant, comme garantie, le fait

the trustees would have to respond. As I mentioned, it could easily make sure that the trustee is a person of substance.

Going back for a moment now to section BII-15, page 50, as mentioned in our brief, at present a corporation qualified to own a Canadian ship may, but need not, register it in Canada. Under the amendment proposed by Mr. Mahoney, or suggested by Mr. Mahoney yesterday, BII-15 would, as I understand it, be amended to provide that the Canadian corporation would only be required to register its ship in Canada if the ship was operating in Canada. That means that if that ship did not operate and stayed away from Canada the corporation could register it abroad; that is to say, that the Canadian corporation qualified to register a ship in Canada.

As things stand now, in economic reality they can do exactly that, because all they have to do is incorporate a company in Liberia or Panama and then that foreign company can own the ship.

Mr. Mahoney said that at that point the Canadian ship would not be responding to Canadian authorities but, of course, it would not be a Canadian ship. It is possible to achieve the same ultimate result, to a certain extent, by using a foreign corporation, but this just means, again, excess costs, and it does not really protect any realistic situation. There is just a difference in law but not in economic fact—well, there is a difference in economic fact in that the Canadian corporation would probably have to treat the income of that ship, from an accounting point of view, as entirely separate, and if that ship was suffering a loss it could not write-off that loss against the profits of the Canadian company. It really amounts to another hindrance in the operation of the industry, and, accordingly, it is our submission that in line 34, on page 50, the word “shall” should be replaced by the word “may”, which is the way the equivalent section in the Canada Shipping Act now reads.

To recapitulate briefly, under the proposed amendment you will be able to have that effect, except that the ship will be debarred from operating in Canada forever, and that is really contrary to the intent, because then a foreign ship will have to respond to the Canadian authorities, whoever owns it.

I should now like to go to the registration provisions. Mr. Mahoney suggested an amendment to provide in clause BII-23 that the word “powers” be added to the word “duties”. It was suggested by him that this would avoid the sub-search problems. It is our submission that nothing could be further from the case. As long as the document can be filed with the deputy registrar, which is the case under BII-27, of necessity it is going to have to be the case that a sub-search be made with

que le fiduciaire est canadien, alors que ce dernier est bel et bien celui qui assume les responsabilités. Que les bénéficiaires soient des citoyens canadiens ou non ne pose aucun problème, vu que c'est le fiduciaire qui assume les responsabilités. Comme je l'ai déjà dit, on pourrait facilement s'assurer que le fiduciaire est une personne solvable.

Revenons maintenant brièvement à l'article BII-15, à la page 50, que vous avez mentionné dans votre mémoire; à l'heure actuelle si une société est qualifiée pour posséder un navire canadien elle peut, mais ce n'est pas une obligation, le faire immatriculer au Canada. En vertu de la modification proposée par M. Mahoney ou suggérée par M. Mahoney hier, l'article BII-15, si je comprends bien, serait modifié et n'exigerait simplement des sociétés canadiennes qu'elles fassent immatriculer leur navire au Canada si ledit navire était en service au pays. Cela signifie que si un navire n'est pas en service au Canada et ne navigue jamais dans les eaux territoriales, la société qui en est propriétaire pourrait le faire immatriculer à l'étranger; dans la mesure, bien sûr où cette société canadienne est habilitée à faire immatriculer un navire au Canada.

A l'heure actuelle, compte tenu de la réalité économique, les sociétés peuvent le faire, puisqu'il leur suffit de constituer une société au Libéria ou à Panama; et ensuite après l'immatriculation, c'est cette société étrangère qui détient le navire.

M. Mahoney a déclaré à ce sujet qu'un navire canadien ne serait pas soumis aux autorités canadiennes, mais que par contre ce navire ne serait pas considéré comme un navire canadien. Il est possible d'arriver au même résultat final, dans une certaine mesure, par l'entremise d'une société étrangère, mais cela entraîne des frais excessifs et on ne peut pas dire qu'on en retire véritablement la protection souhaitée. Il s'agit tout juste d'une différence juridique, mais non pas d'une différence économique: un instant, il existe une différence d'un point de vue économique dans la mesure où une société canadienne devrait probablement considérer, d'un point de vue comptable, le revenu provenant de l'exploitation de ce navire, comme un revenu complètement distinct et si ledit navire devait subir une perte, celle-ci ne pourrait être déduite des bénéfices réalisés par la société canadienne. En gros, il s'agit d'un obstacle à l'exploitation de l'industrie et conséquemment nous proposons qu'à la première ligne de la page 51, le mot «doit» soit remplacé par «peut», ce qui reviendrait à formuler l'article de la même façon que celui qui figure actuellement dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

Récapitulons: brièvement en vertu de la modification envisagée, on pourrait atteindre cet objectif, sauf que le navire ne pourrait plus jamais être mis en service au Canada et cela est contraire à ce que se propose l'article, puisqu'un navire étranger est soumis aux autorités canadiennes peu importe l'identité de son propriétaire.

Je voudrais maintenant passer aux dispositions relatives à l'immatriculation du navire. M. Mahoney a proposé une modification à l'article BII-23 visant à rajouter le mot «pouvoirs» au mot «fonctions». C'est ce qu'il a proposé en faisant valoir que cela permettrait de supprimer les problèmes de recherche. Nous pensons que cette solution ne convient pas du tout. Dans la mesure où le document peut être déposé au bureau du sous-conservateur, ce qui est prévu en vertu de l'article BII-27,

[Text]

that deputy registrar before one can determine whether a deed has been registered without conflicting entries. That is something inherent in the central registry system. Indeed, the suggestion by Mr. Mahoney yesterday that consular officials could, perhaps, be made deputy registrars for the purpose of facilitating transactions abroad would result in the entire system grinding to a halt in very short order, because at that point you would have to sub-search not only with the central registrar and the nine deputy registrars in Canada, but also with every Canadian consular official abroad who was entitled to this, and there would be no way of promptly telling whether, indeed, a deed had been registered or not. That is just impossible in any situation where time is important in closing. If you have a purchase of a ship where the buyer has to mortgage the ship to finance the purchase, you have to do everything at the same time, because obviously the seller is not going to sell until he has his money and the lender is not going to lend to the buyer until he has a deed. There is just no way that it could work in a consular official situation, and from a practical point of view there is no way it can work with nine deputy registrars, plus the central registry, because as Mr. Mahoney conceded yesterday, computers have down time from time to time. They will break down.

The Chairman: Air Canada is in that situation about 50 per cent of the time.

Mr. Barry: Exactly.

Senator Langlois: It is located in Winnipeg!

Mr. Barry: If you cannot rely on communications, then there is just no way you can make these subsearches, and this is an inherent problem in the central registry situation.

There has been a suggestion about computerization, but we have not heard from the department what the costs of setting up the system and operating it might be. I mentioned in my verbal presentation that I had heard from sources in the computer industry that running a system of this sort might cost \$100,000 a month.

The Chairman: A month?

Mr. Barry: A month, sir. I now hear—and it is difficult for me as an outsider to cost these things, obviously—perhaps the department is in a position to inform the committee what the costs might be—that that might be only half the cost. The true cost might be something of the order of \$200,000 a month.

Senator Smith (Colchester): That is just to operate it?

Mr. Barry: That is just to operate it, sir. That is just to provide us with a rather defective reproduction of what we already have under the present system, where the collector of customs in a given port just keeps the registry on a part-time basis; and I do not know, of course, but I doubt that he gets any extra pay for doing so.

Unless we know the specific type of computer link-up which is proposed to use for this system, we cannot tell just how subject to breakdown it is going to be; but I believe that

[Traduction]

il faudra nécessairement que cette recherche soit faite par le sous-conservateur avant que l'on puisse déterminer si un document a été déposé sans qu'il y ait de conflit d'entrée. C'est une mesure inhérente au système central d'immatriculation. En effet, ce que M. Mahoney a suggéré hier, soit que les agents consulaires pourraient peut-être être nommés sous-conservateurs afin de faciliter les transactions à l'étranger, aurait pour effet de gripper complètement le système en très peu de temps parce que à ce stade, il faudrait effectuer une recherche non seulement auprès du bureau central et auprès des neuf bureaux des sous-conservateurs au Canada, mais également auprès de chaque agent consulaire accrédité à l'étranger; ainsi il serait parfaitement impossible de se prononcer à brève échéance sur le fait qu'un document a été enregistré ou non. Il s'agit d'une chose tout à fait impossible dans une situation où le temps est un donné important. Ainsi, si dans le cas de l'achat d'un navire où l'acheteur doit trouver une hypothèque pour financer son achat, il vous faut tout faire en même temps parce que, manifestement, le vendeur ne vendra qu'à si l'argent lui est remis et le prêteur ne prêtera pas si l'acheteur n'est pas en possession du titre d'achat. On voit donc que la chose est impossible si l'on fait intervenir les agents consulaires et d'un point de vue pratique il est également impossible que tout marche bien avec neuf bureaux de sous-conservateurs en plus du bureau central parce que, comme M. Mahoney l'a reconnu hier, les ordinateurs ont de temps en temps des hauts et des bas.

Le président: Air Canada est dans cette situation la moitié du temps.

M. Barry: Exactement.

Le sénateur Langlois: Le siège se trouve à Winnipeg.

M. Barry: Si on ne peut plus se fier aux communications, il est donc impossible d'effectuer ces recherches partielles et il s'agit d'un problème inhérent au système du bureau central.

On a proposé d'utiliser un système d'ordinateurs, mais le ministère ne nous a pas fait parvenir une estimation du coût d'installation et d'exploitation d'un tel système. J'ai mentionné lors de mon exposé oral que j'avais eu vent de personnes œuvrant dans le domaine de l'informatique qu'il en coûterait environ \$100,000 par mois pour faire fonctionner ce genre de système.

Le président: Par mois?

M. Barry: Par mois, oui. Il est difficile pour moi, néophyte, d'évaluer ces choses; d'ailleurs, le ministère est mieux placé pour informer le Comité quant aux frais, il se pourrait qu'il en coûte deux fois plus pour exploiter le système en question.

Le sénateur Smith (Colchester): Simplement pour l'exploiter?

M. Barry: En effet. Cet argent ne servirait qu'à nous fournir un outil incertain qui ne ferait que nous donner ce qu'on obtient grâce au système actuel, alors que le préposé aux douanes dans un port précis n'a qu'à garder le registre à jour. Je ne sais pas s'il serait payé pour effectuer ce travail, j'en doute.

A moins de connaître le type précis d'ordinateurs qu'on entend utiliser pour ce système, nous ne saurions conjecturer quant à la fréquence des défauts; mais je crois que, les

[Text]

microwave communications, for example, are subject to interruption, and some of the more sophisticated so-called computer route communication facilities are much less so but much more costly; but until we know what kind the department proposes to use we can have no idea whether it is going to be an even more expensive system, let alone to what extent it is going to be subject to breakdowns.

Apart from breakdowns, of course, there is the problem of simple blackouts. If the system is not working, and you do not know it is not working, you may assume that no deed has been registered in registry office "X", because you have not received it; but it may be that the deed has in fact been received in registry office "X", and it may be that the central registry has not got it yet. The question of a real time system of certification does not seem to be a valid one. With respect, I think Mr. Mahoney's suggestion that one set up conference calls with registrars is not realistic. I would hate to disburse \$20 million on a mortgage on the basis of somebody identifying himself at the other end of the line as the registrar, and just telling me that there is nothing there. The idea of taking a negligence suit against the registrar might be a rather difficult one, and who wants to be involved in a negligence suit? The idea of financing is just to keep the wheels rolling.

Given the fundamental objection to the concept of a central registry, it is difficult to suggest specific amendments to the bill other than to reproduce the provisions of the Canada Shipping Act relating to the registrar as presently drafted. There is one point, though, with regard to BII-33, which does call, in our submission, for amendment, and that is the contemplated list of certificates that the registrar may issue under that section. There is one glaring omission, and that is, I would suggest, an amendment to add a subsection (d), which would read as follows:

A certificate that the registry of a Canadian ship has been closed.

This is an essential certificate for export transactions, and if the bill is going to specify what sort of confirmation the registrar should give, that is unquestionably one that should be provided.

Senator Langlois: Mr. Chairman, before we leave the subject of the central registry, it might be interesting for the committee to investigate the possibility of getting expert evidence on the cost of establishing and operating the proposed system of central registry, and also to have evidence from the officials of the Department of Transport who are operating the present system in order to ascertain the cost of that system. I think we should have both sets of figures before we make up our minds.

The Chairman: Who has the registry system now?

Senator Langlois: It is the Department of Transport.

The Chairman: We want to know what that costs, we want to know what the central registry would cost on a computer-

[Traduction]

communications par micro-ondes par exemple, peuvent être interrompues à la suite de défauts; même les systèmes d'ordinateurs beaucoup plus perfectionnés ne sont pas infaillibles et ils sont beaucoup plus coûteux. En attendant, nous ne pouvons savoir s'il s'agira d'un système beaucoup plus coûteux, plus ou moins sujet à tomber en panne.

Mis à part le problème des défauts, il y a évidemment le problème des pannes d'électricité. Si le système ne fonctionne pas, et que vous ne le savez pas, vous pouvez penser que le bureau d'enregistrement «X» n'a reçu aucun document, alors qu'il se peut très bien que ce soit le bureau central d'enregistrement qui ne l'ait pas encore reçu. La question d'un système horaire de vérification ne semble pas non plus valable. Avec tout le respect que je dois à M. Mahoney, je pense que sa proposition d'instaurer des lignes de communications multiples destinées aux conservateurs n'est pas réaliste. Il me répugnerait de contracter une hypothèque de \$20 millions simplement pour savoir que quelqu'un à l'autre bout de la ligne peut s'identifier comme étant le conservateur, juste pour me dire qu'il n'y a rien à signaler. La décision de poursuivre pour négligence un conservateur peut être assez difficile à prendre et qui voudrait bien le faire? L'idée du financement n'a été lancée que pour poursuivre le débat.

Étant donné les objections fondamentales au concept d'un bureau central d'enregistrement, il est difficile de proposer des amendements précis au bill; on peut tout ou plus vous présenter les dispositions actuelles de la Loi sur la marine marchande du Canada se rapportant au conservateur. Il y a cependant une remarque, à propos de l'article BII-33, pour lequel nous proposons dans notre mémoire un amendement; il s'agit de la liste de documents que le conservateur doit fournir aux termes de cet article. Il y a une omission très grave, à mon avis, et je propose qu'on ajoute un alinéa, d), qui serait libellé en ces termes:

Une attestation prouvant que l'immatriculation d'un navire canadien est jointe aux documents.

C'est une attestation essentielle dans le cadre du commerce des exportations; si le bill doit préciser le type de confirmations que le conservateur doit accorder, celle-ci devrait indubitablement en être une.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, avant que nous laissions tomber le sujet d'un bureau central d'enregistrement, il serait peut-être intéressant que le comité étudie la possibilité d'entendre les témoignages d'experts quant aux frais d'installation et d'exploitation d'un éventuel bureau central d'enregistrement et aussi d'entendre les témoignages des représentants du ministère des Transports qui exploite le système actuel, de façon à nous permettre d'évaluer les frais du système. Je pense que nous devrions avoir ces deux catégories de données avant de prendre une décision.

Le président: Qui s'occupe du système d'immatriculation à l'heure actuelle?

Le sénateur Langlois: C'est le ministère des Transports.

Le président: Nous voulons savoir quels sont les coûts, quels seront les frais d'installation d'un système d'ordinateur pour le

[Text]

ized basis—not using Air Canada as an example at all—and we can get that information by the time we sit again. We have two weeks in which to do it, and maybe three.

Mr. Barry: Another certificate of importance for export purposes is one that a ship is not subject to restriction so far as export is concerned. There used to be restrictions on ships under, I think, the Export Permits Act, but there are presently effectively none for Canada. There are, in many countries, however, and it is normal, when importing a vessel into another country, that certification that it is free for export will be required by the importing country's registry. That is normally a function the registrar will carry out, and it is, of course, one that he is entirely able to carry out because he has on the registry a detailed description of the ship. Therefore it is our submission that a subsection (e) should be added dealing with a certificate that a Canadian ship is not subject to export restrictions.

I come now to the problem referred to in my brief, and which was mentioned by Mr. Mahoney, concerning the export of a Canadian ship subject to a mortgage. It is essential, of course, where a mortgage is on a ship, that if you are changing the ship's registry from one country to another, simultaneously with taking the mortgage off the exporting country's register you will have to put it on the importing country's register, which means that you must, simultaneously with the importation, be able to produce the certificates. There is only one practical way to do that, which is a world-wide recognized way, which is to have the consul of the exporting country so certify.

Mr. Mahoney suggested that by order in council consular officers could be made deputy registrars. I briefly adverted to the impossibility of doing that, because you could never do the sub-searches. There is no interim stage in the bill between the registrar and anybody else; there is no provision that a consular officer is authorized to make such a certification. This is a serious problem in the industry in the circumstances I have mentioned, and accordingly it is our submission that section BII-33 should be amended by adding a subsection, which would be subsection (2) to read:

Any Canadian consular officer or diplomatic official may certify the foregoing document.

Obviously, from a practical point of view such an official would enter into communication with the registrar by Telex or telephone, or something of the sort, to make the certification, but then it would be his signature which would govern.

The same thing operates in the opposite direction in section BII-44, relating to importation of a ship. I refer to this in the brief. Section BII-44, at line 36, on page 62, requires that the certificate be:

[Traduction]

bureau central d'enregistrement—en ne se servant pas d'Air Canada comme un exemple; nous pourrions obtenir ces renseignements avant notre prochaine séance. Nous avons deux semaines pour le faire, peut-être trois.

M. Barry: Une autre attestation importante pour fin d'exportations est celle stipulant que le navire n'est pas soumis à des restrictions quant à son exportation. Il y a déjà eu certaines restrictions sur les navires en vertu, je pense, de la Loi sur les permis d'exportation et d'importation, mais il n'y en a pratiquement plus en vigueur au Canada. Certaines de ces restrictions sont cependant en vigueur dans de nombreux pays et il est normal, lorsque nous exportons un navire dans un autre pays, que les bureaux d'immatriculation des navires du pays importateur exigent un document précisant que le navire peut être exporté librement. C'est normalement une fonction que le conservateur va exécuter; c'est évidemment une tâche dont il est entièrement capable de s'acquitter puisqu'il a à sa disposition dans le registre une description détaillée du navire. Donc nous proposons qu'un alinéa e) soit ajouté, dans lequel on préciserait qu'il faut une attestation précisant que le navire canadien n'est pas sujet à des restrictions en matière d'exportation.

Je passe maintenant au problème que j'ai soulevé dans mon mémoire, problème qui a été évoqué par M. Mahoney concernant l'exportation d'un navire canadien grevé d'une hypothèque. Dans ce genre de situation, si on fait immatriculer le navire dans un autre pays, il est évidemment nécessaire de faire radier l'hypothèque des registres du pays d'exportation pour l'inscrire dans ceux du pays d'importation; en d'autres termes, il faut pouvoir présenter les documents requis en bonne et due forme, au moment de l'importation. Le seul moyen pratique de procéder, et qui est admis dans tous les pays consiste à s'adresser au consul du pays exportant pour qu'il atteste l'authenticité des faits.

Selon M. Mahoney, les agents consulaires pourraient être nommés sous-conservateurs par décret du conseil. J'ai brièvement souligné que c'était impossible, vu la difficulté qu'il y aurait à effectuer les recherches relatives à l'hypothèque. Le projet de loi ne prévoit aucun échelon intermédiaire entre le conservateur et une autre personne, et de plus il n'existe aucune disposition stipulant qu'un agent consulaire puisse être habilité à délivrer ce genre d'attestation. Ce secteur se trouvera donc dans de sérieuses difficultés, dans les circonstances que j'ai mentionnées, c'est pourquoi nous recommandons que l'article BII-33 soit modifié en y ajoutant un paragraphe, qui serait le paragraphe 2, de la façon suivante;

Tout agent consulaire du Canada ou membre du corps diplomatique est habilité à attester le présent document.

Évidemment, en pratique cette personne communiquera avec le conservateur, par télex ou par téléphone ou par tout autre moyen, pour établir cette attestation, mais par la suite c'est sa signature qui fera foi.

Les mêmes modalités s'appliquent dans le sens opposé à l'article BII-44, concernant l'importation de navire, et j'en parle dans le mémoire. L'article BII-44, à la ligne 34 de la page 62 stipule que les déclarations doivent être:

[Text]

...certified by the official in charge of the foreign registry.

As I have just mentioned, the custom is to accept the consul's certification. The consul is certainly not going to certify without verifying the situation with his own government, or with his own registry. That is how it works in practice, and section BII-44(2) would, on its terms, be destructive of the practice.

There is one small point. Mr. Langlois inquired what was the meaning of the word "condemnation" on page 67, line 3, and he was assured by Mr. Mahoney that it meant condemnation of a prize. When the predecessor of this act was drafted in 1854, about the time of the Crimean War and before the Convention of Paris, which abolished privateering, people were probably pretty well acquainted with prize, which they are not any more. If that is the meaning, it is my submission that after the word "condemned", in line 2, the words "in prize" be added, because I would have thought, and I believe most people would think, it just means an order for a judicial sale. I must confess however that I have the gravest doubts that that is what "condemnation" means. I would refer the committee to section BII-47(2)(b), at the bottom of page 63, which talks about transactions relating to ships after they are wrecked, "including any condemnation and sale thereof." I suspect that there is no special rule on wrecked ships depending on whether they are fleeing from privateers or other captors, and that "condemnation" in this bill merely means an order of a court ordering that a ship be sold.

Section BII-61, on page 71, was discussed by Mr. Langlois this morning. I would merely like to add to his comments the point that section 44 of the present act, from which this section is derived, has very many qualifications in it that do not appear in sections BII-61. The second speaks for itself, but I refer, for example, to granting the order on terms and, most important, on it not being necessary to make the registrar a party to the proceedings. I cannot say that I am familiar with the practice in this regard in other provinces. I know that certainly in the province of Quebec if one has a case involving real estate one automatically makes the registrar a party to the proceedings.

The requirement to get an order from the Admiralty Court to prevent someone dealing with an interest in a ship, or with a ship itself, which is a proceeding taken by someone who is the beneficial owner of an interest in a ship when he learns that the registered own is thinking of dealing in the ship in a manner to defeat his interests, is the sort of provision that is likely to be required to be used on the shortest possible notice.

I submit this is just another example of the unworkability of the central registry system, that in section BII-61 you would have, on the drafting, it would seem to me, to serve the registrar with the proceedings and again after getting the order. It would not be enough to serve the central registrar; it would be necessary to serve anyone who is in a position to

[Traduction]

...certifiées conformes par le fonctionnaire chargé de tenir le registre de l'État étranger.

Comme je viens de le dire, l'usage accepte l'attestation du consul. Évidemment, il n'attestera pas les documents sans avoir vérifié d'abord la situation auprès de son propre gouvernement ou de son registre. Les choses se passent ainsi en pratique, et les dispositions du paragraphe BII-44(2) ne permettraient pas de maintenir cet usage.

Encore un détail; M. Langlois demandait la signification du terme «condamnation», qui figure à la page 67, à la ligne 4, et M. Mahoney lui assurait qu'il s'agissait d'une condamnation entraînant la capture du navire. Lorsque l'ancienne loi avait été rédigée en 1854, à l'époque de la guerre de Crimée, et avant la Convention de Paris, qui abolissait les navires corsaires, la capture de navires était chose courante, ce qui n'est plus le cas. S'il s'agit de cette interprétation, j'estime qu'à la ligne 33 après «condamné» il y a lieu d'ajouter «à être capturé», car autrement selon mon interprétation et sans doute celle de la plupart des gens, il s'agirait simplement d'une ordonnance rendue pour une vente judiciaire. Je dois cependant avouer que le terme «condamnation» employé ici me paraît extrêmement obscur. J'attire l'attention du Comité sur l'alinéa BII-47(2)b), au bas de la page 63, qui traite des transactions effectuées à la suite du naufrage d'un navire et en haut de la page 64, il est mentionné, «y compris sa condamnation et sa vente». J'imagine qu'il n'existe pas de règles spéciales visant les navires naufragés selon qu'ils aient fui ou non des navires corsaires ou d'autres ennemis, et donc il me semble qu'ici la «condamnation» renvoie simplement à l'ordonnance rendue par un tribunal pour exiger la vente d'un navire.

Ce matin, M. Langlois a examiné l'article BII-61, à la page 71, et je me contenterais d'ajouter quelques mots à ses remarques; l'article 44 de la loi actuelle, dont découle cet article énonce de très nombreux critères qui ne figurent pas à l'article BII-61. Il ne présente pas de difficultés d'interprétation, mais je voudrais souligner que l'ordonnance peut être révisée, et surtout le fait que le conservateur n'a pas nécessairement à être partie aux procédures. Je ne connais pas très bien les usages des autres provinces à cet égard. Mais je sais qu'à Québec, le conservateur est automatiquement partie aux procédures dans des poursuites à propos de biens fonciers.

L'obligation d'obtenir une ordonnance de la Cour d'Amirauté pour interdire toute transaction respective à une part d'intérêt dans un navire ou à un navire sur demande d'une personne qui est propriétaire bénéficiaire d'un intérêt dans un navire, lorsqu'elle apprend que le propriétaire immatriculé envisage de faire une transaction à l'égard du navire qui risque de léser ses intérêts, est le genre de disposition qui devra probablement être appliquée dans les délais les plus brefs possibles.

Un autre exemple de l'inefficacité du système des archives tient, me semble-t-il, aux dispositions de l'article BII-61, aux termes desquelles les procédures, et ensuite l'ordonnance rendue, devront être signifiées au conservateur. Cela me paraît insuffisant; il faudrait en effet avertir toute personne habilitée à recevoir les pièces jointes au dossier d'une affaire. Il faudra

[Text]

receive deeds as filed. You will have to serve all nine deputy-registrars, from one end of the country to the other. This is at a time when you are trying, on a few hour's notice, let us say, to prevent a sale to defeat your interest. It is totally unworkable. I might add that section 44, I know, has been used in a recent case involving a ship worth nearly \$10 million in this country. This is no academic provision. Again, the central registry system would make it unworkable.

Senator Langlois: Perhaps I might interject at this point. Yesterday we were told that, because in section BII-61 the word "pending" was used, this power of staying proceedings in any other court could not lead to the power of revision of the decision of this court. I think it should be explained that the word "pending" does not mean the final judgment has not been reached. A case is pending before a court because an appeal has been lodged and before a decision is rendered by the final tribunal.

Mr. Barry: I entirely agree with that. Section BII-61 covers two things: first, prohibit dealing in a ship; secondly, to prohibit or to stay proceedings pending in any other court.

My remarks so far have dealt with the prohibition of dealing with the ship where a person with an equitable interest, or other beneficial interest in the ship, seeks to prevent the registered owner from disposing of the ship. The matter of a stay of proceedings in another court is a separate matter. With respect, senator, I am entirely in agreement with your view that until there is a judgment of the Supreme Court of Canada, or a judgment of any lower court where the time for appeal has expired, any judgment is *pending*. I agree with Mr. Langlois' comments that this could, for example, be a judgment of a court of appeal until such time as an appeal is launched in the Supreme Court of Canada. On its face, it could be a judgment of the Supreme Court of Canada as long as the case is under advisement.

The Federal Court Act provides for concurrent jurisdiction in admiralty matters, basically, with some exceptions, such as salvage and seamen's wages. There is a well established principle known as *lis pendens* in Quebec and simply as a stay of proceedings in the other provinces that if one action has been taken on a given subject matter and thereafter another action is taken on the same subject matter in another court having jurisdiction, the second action will be considered, *prima facie*, vexatious and should be stayed unless special circumstances can be shown.

This provision would appear to override that and provide that the Admiralty Court ought to stay proceedings taken earlier in another court.

Mr. Mahoney referred to the provisions for a stay of proceedings relating to limitation of liability in section 648 of the Canada Shipping Act. Certainly, in the specific context of limitation of liability where the whole idea is to provide one fund for all claims arising out of one occurrence, unquestion-

[Traduction]

donc donner notification aux neuf sous-conservateurs de tout le Canada, et le faire alors que l'intéressé essaie, en quelques heures, d'empêcher qu'une vente ne lèse ses intérêts. C'est absolument irréalisable! Je pourrais ajouter que je sais que l'article 44 a été invoqué au Canada dans une affaire récente, où un navire coûtait environ \$10 millions. Cette disposition n'est pas normale; encore une fois, le système des archives la rendrait inopérante.

Le sénateur Langlois: Je me permettrais de vous interrompre ici; on nous a dit hier que l'emploi du terme «pendantes» à l'article BII-61, prévoyant la possibilité de suspension des procédures devant tout autre tribunal ne pouvait entraîner la possibilité de revoir la décision de cette cour. Il me paraît utile de préciser que le terme «pendantes» ne signifie pas que la décision finale n'a pas été rendue. Une affaire est pendante devant un tribunal parce qu'un appel a été interjeté avant qu'il ne rende sa décision finale.

M. Barry: Je suis tout à fait d'accord avec vous. L'article BII-61 traite de deux choses: tout d'abord il interdit les transactions relatives à un navire; de plus il interdit ou suspend les procédures pendantes devant tout autre tribunal.

Jusqu'à maintenant, je n'ai parlé que de la disposition visant à interdire toute transaction relative à un navire, lorsqu'un détenteur de droits d'équité ou d'autres droits bénéficiaires dans un navire tente d'empêcher le propriétaire enregistré de disposer de ce navire. La question de la suspension d'instance dans un autre tribunal est une autre affaire. Sauf votre respect, sénateur, je suis entièrement d'accord avec votre point de vue, à savoir que tout jugement est *pendant* tant qu'un jugement de la Cour supérieure du Canada ou d'un tribunal inférieur n'a pas été rendu, et ce, avant l'expiration du délai prévu pour l'appel. Je conviens avec M. Langlois que ce jugement pourrait être rendu, par exemple, par une cour d'appel pour autant qu'il n'a pas encore été interjeté appel à la Cour Suprême du Canada. A première vue, ce jugement pourrait relever de la Cour Suprême du Canada tant que l'affaire est en délibération.

La Loi sur la Cour fédérale accorde à cette dernière un droit de compétence concurrente en matière d'amirauté, sauf en ce qui concerne les questions de sauvetage et les revendications salariales de l'équipage. Il existe un principe bien établi, connu sous le nom de *lis pendens* au Québec et simplement sous celui de suspension d'instance dans les autres provinces. Selon ce principe, lorsqu'une action initiale est suivie d'une autre action portant sur le même litige et présentée devant une autre instance qui a compétence en cette matière, la deuxième action est a priori considérée comme vexatoire et doit être suspendue jusqu'à ce qu'on fasse la preuve qu'elle fait l'objet d'attributions spéciales.

Cette disposition semblerait faire fi de ce principe en exigeant que la Cour d'Amirauté suspende les procédures déjà intentées dans une autre instance.

M. Mahoney a déjà parlé des articles portant sur la suspension d'instance dans les cas de limitation de responsabilité prévue par l'article 648 de la Loi sur la marine marchande du Canada. En toute certitude, en ce qui concerne précisément la limitation de responsabilité qui vise principalement à réunir les

[Text]

ably a stay is required so that all of the claimants participate in the fund and do not attempt to execute separately. That is inherent in the concept of limitation of liability. There is a unifying element, being the single fund to which all of the claimants must have recourse. In other cases, there is no such unifying element. If the superior courts of the provinces are entitled to concurrent jurisdiction in admiralty matters and they have provisions to stay between themselves, it would seem wholly unnecessary to provide for a further generic stay outside the situation of limitation of liability. I may say in practice, I think it is fair to say, no one has found that this is a problem which creates a serious need. There was recently, for example, in the province of Quebec a case involving the ship *Answer* where foreclosure proceedings on a mortgage were taken and there was some question as to who became the owner of the vessel after adjudication. At the same time, an individual who claimed to be owner took possessory proceedings in the Quebec Superior Court, as a result of which the provincial courts dismissed the case on the grounds of *lis pendens*. The matter was already under adjudication by the Federal Court. There was no problem.

Mr. Chairman, I am happy to say that I have no further comments to make on the bill.

The Chairman: If there are no further questions from members of the committee, I shall now call on Mr. Mahoney.

Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel (Maritime Code) to the Minister of Transport: Mr. Chairman, before replying to some of the comments raised by Mr. Langlois and Mr. Barry, I should like to say that during the noon recess I did have a telephone conversation with Mr. Arthur Stone, Q.C., of Toronto, who is Chairman of the Canadian Bar Association Committee which dealt with us on this legislation. I believe Mr. Stone has already had some discussions with the Clerk of the Committee in connection with his making a submission to the committee. Mr. Stone advised me in our telephone conversation that while the members of the committee had the advantage of seeing the transcript of the hearings of yesterday morning, they have not seen the transcript of the afternoon session.

The Chairman: That has already been decided. He is going to be asked to come when we have the resumed meeting which will be in about two or three weeks. We have already arranged that Mr. Stone will come to our next meeting. We have to get the transcript of the proceedings for yesterday and today in our hands and he can have them and he can come and make a presentation when we reconvene which is likely to be some time in August.

Mr. Mahoney: I am not sure from the brief discussion I had with Mr. Stone myself that he would be free to come in August, but he said there would be representation before the committee if necessary. At the time that I discussed this matter with him it was not yet completely clear whether there

[Traduction]

fonds nécessaires au paiement de toutes les indemnités provenant d'une seule réclamation, il faudrait sans doute suspendre les procédures de façon que tous les réclamants partagent le fonds et ne tentent pas d'obtenir un règlement individuel. Ce principe est inhérent à la notion de limitation de responsabilité. L'élément commun réside dans la constitution d'un fonds unique auquel doivent recourir tous les réclamants. Dans d'autres cas, cet élément commun n'existe pas. Si les Cours supérieures des provinces ont compétence concurrente en matière d'amirauté et qu'elles peuvent suspendre mutuellement leurs procédures, l'institution d'une autre procédure de suspension d'instance qui s'ajouterait à cette limitation de responsabilité semble très inutile. En pratique, je crois, à juste titre, que personne n'a fait état de problèmes justifiant un besoin urgent. Récemment, un tribunal de la province de Québec a entendu l'affaire concernant le navire *Answer* qui avait été saisi pour non-paiement d'une hypothèque; on a fait face à certains problèmes relatifs à l'identification de la personne à qui devait être remis le navire après adjudication. Pendant ce temps, une personne qui prétendait être propriétaire du navire intentait une action possessoire à la Cour supérieure du Québec et à la suite de cette intervention les Cours provinciales ont suspendu l'affaire pour motifs de *lis pendens*. L'affaire était déjà sous adjudication par la Cour fédérale. Il n'y avait plus de problème.

Monsieur le président, je suis heureux de vous dire que je n'ai pas d'autres commentaires à faire sur le bill.

Le président: Si les membres du comité n'ont pas d'autres questions, je demanderai maintenant à M. Mahoney de prendre la parole.

M. J. J. Mahoney, conseiller spécial (Code maritime) auprès du ministre des Transports: Monsieur le président, avant de répondre à certains des commentaires émis par MM. Langlois et Barry, j'aimerais vous dire que ce midi, j'ai eu une conversation téléphonique avec M. Arthur Stone, c.r., de Toronto, qui est président du Comité de l'Association du barreau canadien et qui nous a aidé à formuler cette loi. Je crois que M. Stone a déjà discuté avec le greffier du Comité de la possibilité qu'il présente un mémoire au Comité. Au cours de notre conversation téléphonique, M. Stone m'a fait savoir que même si les membres du Comité ont pu prendre connaissance du compte rendu de la séance d'hier matin, ils n'ont pas reçu celui de la session de l'après-midi.

Le président: C'est ce qui avait déjà été décidé. Nous avons l'intention de lui demander de comparaître lors de la séance de clôture qui sera tenue dans environ deux ou trois semaines. Nous avons déjà vu à ce que M. Stone assiste à notre prochaine réunion. Nous devons nous procurer le compte rendu de la séance d'hier et celui d'aujourd'hui pour qu'il puisse en prendre connaissance; il pourra présenter son mémoire lorsque nous nous réunirons à nouveau, probablement en août.

M. Mahoney: Si j'en juge d'après la brève conversation que j'ai eue avec M. Stone, je ne suis pas certain qu'il pourra se libérer en août, mais il a mentionné qu'il vous enverrait un représentant au besoin. Quand j'ai discuté de cette question avec lui, il ne semblait pas très certain qu'il y aurait d'autres

[Text]

would be further hearings held after today's hearing, and that was what caused me the difficulty in determining who might appear at a later stage. Mr. Stone advised me at that time that some of the comments he had seen, from the transcript that he had seen up to that point, that he did not find any serious objection to the amendments that had been presented, but of course he had not seen them all at that stage. I would also like to say with respect to the consultations that we had with the committee of the Bar Association that I would not want any member of the committee to misunderstand the relationship of that committee with the draftsmen for the department in respect of this legislation. I certainly do not think I gave the impression, nor would I intend to give the impression, that the committee of the Bar Association is in accord with all of the policy behind Bill C-41. I hope I have made that clear. What I did say, and certainly that was re-affirmed in the discussion I had with Mr. Stone at noon, was that the Bar Association committee had had substantial input into the solving of problems with respect to the drafts to which they had access. Certainly there has been disagreement with the committee and with other individuals with respect to some of the policy issues. For example, the question of centralization of the shipping registry. The function of that committee was to advise the department on the workability of the drafts, accepting the policy behind the legislation. I should add, however, and I think I made this point earlier in the hearings, that there were instances where that committee in effect did have input on policy. There were policy matters which were intended to go into this bill or its predecessor bill which were in fact abandoned as a result of the discussions with the Bar Association. So that I guess I am only saying what I have said earlier, that the degree of consultation with the bar was very close, and that it did affect policy decisions which were made at that time, notwithstanding that some of the policy decisions arrived at were not popular with members of that committee.

Senator McElman: Before you leave that, you are not saying that the committee of the bar has approved this bill as it now stands before us.

Mr. Mahoney: Certainly not with respect to all of the policy contained in it. I am not saying that they are adverse to a good deal of the policy either, but there are certainly points where—as for example the centralization idea—they felt they did not like the idea of centralization, but what we tried to do was, accepting that there would be a centralized registry, to work out a system which would in fact work. That is as far as the committee went.

Senator McElman: And of course the points of law would come under debate before this committee so they have not approved the bill as it now stands.

Mr. Mahoney: With respect to some of the points of law such as, for example, section BI-20 which has been mentioned on many occasions in these hearings, certainly there was very strong input by the committee on questions of admiralty law and with respect to the drafting of those sections which would affect admiralty law. There was strong input by the committee

[Traduction]

séances après celle d'aujourd'hui, ce qui ne m'a pas aidé à déterminer qui serait appelé à comparaître plus tard. M. Stone m'avait fait savoir alors que parmi les commentaires qu'il avait lus jusqu'à maintenant dans le compte rendu, il n'avait trouvé aucune objection sérieuse aux amendements qui ont été présentés; évidemment, il ne les avait pas tous lus alors. Si vous me le permettez, j'ajouterai qu'en ce qui concerne les consultations que nous avons eues avec le Comité de l'Association du barreau, je n'aimerais pas que les membres du Comité se fassent une fausse idée des rapports qu'entretient le Comité avec les rédacteurs du ministère pour ce qui est de l'élaboration de cette loi. Je ne crois pas avoir donné l'impression, ni avoir voulu le faire, que le Comité de l'Association du barreau est entièrement d'accord avec la politique qui sous-tend le bill C-41. J'espère que je me suis bien fait comprendre. En réalité, j'ai dit, et mes propos ont sûrement été confirmés par la discussion que j'ai eue avec M. Stone à midi, que le Comité de l'Association du barreau avait eu une grande influence sur le règlement des problèmes relatifs aux avant-projets de loi dont il a été saisi. Bien sûr, il y a eu certains désaccords avec le Comité et avec d'autres personnes au sujet de certains principes, comme dans le cas de la centralisation de l'enregistrement des navires. Ce Comité avait pour mandat de conseiller le ministère sur l'applicabilité des avant-projets de loi, tout en respectant les principes initiaux. Si vous me le permettez, j'ajouterai cependant, et je crois que j'ai déjà souligné ce point devant le Comité, qu'il y a eu des cas où le Comité a eu une certaine incidence sur les politiques. C'étaient des questions de principe qui devaient être incluses dans ce bill ou dans le bill précédent mais qu'on a, en fait, laissé tomber à la suite de discussions avec l'Association du barreau. Ainsi je ne fais que me répéter, c'est-à-dire qu'on a consulté à de nombreuses reprises le Barreau et que ces consultations ont influé sur les décisions de principe adoptées à cette époque, en dépit du fait que certaines d'entre elles n'étaient pas très populaires auprès des membres du Comité.

Le sénateur McElman: Avant que vous n'en terminiez avec le sujet, j'aimerais savoir si vous affirmez que le comité du barreau a approuvé ce bill tel qu'il nous est présenté maintenant.

M. Mahoney: Le comité n'approuve certainement pas tous les aspects de la politique contenue dans le bill. Je n'affirme pas qu'il s'oppose à une bonne partie de ses principes directeurs, mais il y a certains aspects, comme le concept d'un bureau central d'enregistrement qui ne lui plaisent guère; en acceptant le fait qu'il y ait un bureau central d'enregistrement, nous avons essayé d'établir un système qui fonctionnerait bien. C'est le travail qu'a effectué le Comité.

Le sénateur McElman: Évidemment, des points de droit ont été discutés devant le comité; donc, on n'a pas approuvé le bill tel qu'il nous est présenté.

M. Mahoney: En ce qui concerne certaines questions de droit, l'article BI-20, par exemple, auquel on a fait allusion à maintes reprises au cours des audiences, il est certain que le comité du barreau a grandement influencé les questions relatives à la Loi sur l'Amirauté particulièrement la rédaction et le nombre des articles se rapportant à cette loi. Je pense que le

[Text]

with respect to the number of those sections, and I think that whoever represents that committee will bear that out when they appear here. In other words, what I am saying is that this bill as it is drafted is not something which has just been put together within the Department of Transport without very real discussions with people in the specialized practice of law. Does that answer your question?

Senator McElman: Yes.

Senator Burchill: It has not been made clear to me at all what the advantages are or who wants the centralized system of registration.

Mr. Mahoney: I was prepared to address that subject at a somewhat later stage, but I welcome the opportunity to do it now. The representations which have been made in the two briefs before you have made a number of adverse comments about the system, all or most of them from the point of view of the disadvantages to the owners of registered ships. There has been very little comment on the fact that one of the reasons for the centralized registry system was the need to set up a better system for small craft than now exists in the licensing system, and that even goes, for example, to the expense of operating the central registry system. It is all very well to say that the cost of registration and computerization and everything else connected with the central registry system is very expensive, and that will be the case if we were thinking only of the, say, 30,000 registered large ships in this country. But when one considers that the registry system which is being set up here takes over not only that system but also the whole area covered by licensing. No one really knows the number of vessels involved because the licensing system has been so obscure. There is no real knowledge of how many vessels are involved, but it has been estimated that there could be as many as two million. So it has to be remembered that one of the purposes of centralizing the registry is to enable it to establish a better system for small craft as well as for large vessels.

What we have tried to do is blend the two together in a way which will not cause inconvenience to owners of large ships, but which will, at the same time, provide the benefits of a title registry for small craft, and a system which will be better than the sort of non-system that we have under the heading of licensing right now. It really is a very much larger system than that which presently exists, and if one were to take the sort of port system that we have now and set up port registries, which would be effective title registries for small craft as well as large vessels, then that would be a very expensive, indeed an extremely expensive, operation.

Senator Smith (Colchester): Who is pressing for this better system for small craft?

Mr. Mahoney: Well, sir, as I have explained earlier, the initial impetus, I suppose, arose from the fact that within the department it was recognized that the licensing system for small craft was so vague that there was not only no protection

[Traduction]

représentant de ce comité, qui sera appelé à venir témoigner devant nous, confirmera cette assertion lors de sa comparution. En d'autres termes, j'affirme que, sous sa forme actuelle, le bill n'est pas uniquement le fruit du travail du ministère des Transports, mais également de celui de spécialistes œuvrant dans le secteur des lois. Est-ce que cela répond à votre question?

Le sénateur McElman: Oui.

Le sénateur Burchill: Je ne sais pas très bien les avantages d'un bureau central d'enregistrement et j'ignore quels sont les groupes favorables à cette idée.

M. Mahoney: J'avais prévu parler de ce sujet plus tard, mais je vais profiter de l'occasion pour en discuter maintenant. Les doléances qu'on a fait valoir dans les deux mémoires qui vous ont été présentés, constituaient des remarques plutôt négatives à l'endroit de ce système, tous les commentaires ou la plupart d'entre eux s'arrêtant aux inconvénients causés aux propriétaires de navires immatriculés. On n'a pas tellement souligné le fait qu'une des raisons de l'instauration d'un système centralisé d'enregistrement provenant du besoin d'établir un meilleur système d'immatriculation pour les petites embarcations; cela irait même jusqu'à l'instauration d'un système central d'enregistrement très coûteux à exploiter. Il est juste d'affirmer que les frais d'enregistrement et d'informatisation, et tous les autres frais connexes, sont très élevés, à plus forte raison s'il n'y a qu'environ 30,000 navires importants immatriculés au pays. Mais on doit tenir compte du fait que le système d'enregistrement qu'on se propose d'établir ne va pas seulement remplacer ce système, mais tout le domaine se rapportant à l'immatriculation. Personne ne connaît exactement le nombre de navires qui seront assujettis à ce nouveau système, à cause du caractère tellement flou de l'ancien système d'immatriculation. On pense qu'il pourrait y en avoir plus de deux millions. Donc, on doit se souvenir qu'un des objectifs de l'instauration d'un bureau central d'enregistrement est de permettre à ce service d'établir un meilleur système pour les petites embarcations aussi bien que pour les gros navires.

Nous avons essayé d'englober dans un même projet de loi tant les petites embarcations que les gros navires, sans causer de problèmes aux propriétaires de ces derniers, tout en fournissant un titre d'immatriculation aux propriétaires de petites embarcations et en améliorant le système très mal défini qui existe présentement en matière d'immatriculation. Il s'agirait d'un système beaucoup plus imposant que celui qui existe présentement; si nous décidions d'utiliser les ports et d'y établir des bureaux d'enregistrement, cette option serait très avantageuse tant pour les petites embarcations que pour les gros navires, mais très coûteuse.

Le sénateur Smith (Colchester): Quels sont ceux qui font des pressions en faveur d'un meilleur système d'immatriculation des petites embarcations?

M. Mahoney: Sénateur, comme je l'ai expliqué, je crois que les premières pressions provenaient du ministère, où l'on a constaté que le système d'immatriculation des petites embarcations était tellement vague qu'il n'offrait aucune protection

[Text]

for the owners of very small craft in it, but there was no way of knowing even how many vessels existed.

Senator Smith (Colchester): What difference would the number of vessels that existed make?

Mr. Mahoney: Although we have always proposed that the registry of titles system be kept as a separate thing, if you have some idea at least of the number of small craft that are in existence, it can provide very valuable statistical information, which can be of help in safety regulations, and other things relating to small craft.

Senator Smith (Colchester): Is anybody outside the department pressing for a better registry system for small craft?

Mr. Mahoney: I do not know of any direct representations that have been made, for example, by small craft associations, or anybody of that type; but then, one must remember that the organizations representing small craft owners appear not to be very well organized, because there certainly have been no representations received from them at any time, so far as I know. They have been received on safety, and that sort of thing, but none connected with this matter.

Senator Smith (Colchester): It seems to me that if they are not very well organized the probable reason is that they are satisfied with things as they are. If they wanted any great effort made towards a better registration system they would soon organize.

Mr. Mahoney: One must remember also, senator, that there was pressure from another direction as well, since in the government generally the Customs Department wanted to cut back on the part they play in registry. They felt that they were being asked to maintain port registries only for the purpose of licensing, which was not an efficient system in any event, and part of the original impetus came from National Revenue, in really wanting to get out of the registration and licensing business. This was, therefore, a combination of events that commenced as far back as seven or eight years ago.

Senator Langlois: Mr. Chairman, on this very point, I think that if this committee is going to have all the evidence that is necessary to enable it to make up its mind on this important matter of the central registry, the evidence should come from the Department of Transport. It should come from those who are operating the present system, and who would be able to give us direct evidence of the complaints they have received about the inefficiency of it in reference to small boats, for example. I am surprised that we have had nobody from the Department of Transport here to give us this evidence. It is not that I doubt what Mr. Mahoney is saying, but I think we should have that kind of direct evidence from the departmental officials.

Mr. Mahoney: There was evidence given at one of the earlier hearings of the Senate committee with respect to, for example, the number of man-years which are required by National Revenue, Customs and Excise, to operate the port

[Traduction]

aux propriétaires en cause, et qu'il ne permettait même pas de connaître le nombre actuel de bateaux utilisés.

Le sénateur Smith (Colchester): Quelle importance cela aurait-il?

M. Mahoney: Bien que nous ayons toujours proposé que l'enregistrement des titres de propriété se fasse à part, si vous avez une idée du nombre minimal de petites embarcations en usage, vous disposez de données très utiles, qui pourraient servir à établir les règlements de sécurité et d'autres règlements se rapportant aux petites embarcations.

Le sénateur Smith (Colchester): Y a-t-il des gens à l'extérieur du ministère qui font des pressions pour l'instauration d'un meilleur système d'immatriculation des petites embarcations?

M. Mahoney: Je ne sais pas si des témoignages verbaux ont été faits en ce sens, par exemple de la part des associations de propriétaires de petites embarcations ou d'organismes du genre; mais on doit constamment se rappeler que les organisations représentant les propriétaires de petites embarcations ne semblent pas très bien structurées, parce que nous n'avons reçu aucun mémoire de leur part, du moins d'après ce que j'en sais. Leurs représentants sont venu témoigner quand nous avons abordé la question de la sécurité et des questions semblables, mais pas en ce qui concerne la question de l'immatriculation.

Le sénateur Smith (Colchester): S'ils ne sont pas très bien organisés c'est probablement qu'ils sont contents de leur situation. Autrement, ils s'organiseraient rapidement s'ils tenaient vraiment à ce qu'un meilleur système d'immatriculation soit créé.

M. Mahoney: Il ne faut pas oublier non plus, sénateur que d'autres pressions s'exerçaient ailleurs; d'une manière générale, les Douanes souhaitaient diminuer leur intervention en matière d'immatriculations; elles estimaient qu'on leur demandait de s'occuper des services d'immatriculation portuaires uniquement pour délivrer des permis, ce qui de toutes façons n'était pas un système efficace; mais le Revenu national était le premier à réellement vouloir se retirer des opérations d'immatriculations et d'attribution de permis. Il y a donc eu toutes sortes d'événements, qui remontent à sept ou huit ans.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, à cet égard, j'estime que si ce Comité doit entendre tous les témoignages nécessaires qui lui permettront de rendre une décision sur cette importante question du registre central, il devrait connaître le point de vue du ministère des Transports. Ainsi, ceux qui s'occupent du système actuel pourront nous renseigner directement, nous dire quelles plaintes ils ont reçues, quant à son inefficacité pour les petites embarcations, par exemple. Je m'étonne qu'aucun représentant du ministère des Transports ne soit ici pour nous en parler. Je ne mets sûrement pas en doute ce que dit M. Mahoney, mais il me semble que les représentants de ce ministère devraient nous fournir des témoignages directs.

M. Mahoney: Lors des premières auditions du Comité sénatorial, des témoins avaient évalué par exemple le nombre d'années-homme requis par le ministère du Revenu national, Douanes et accise pour administrer le registre portuaire, sous

[Text]

registry system as it exists at present, and the number that would be necessary under a centralized system. There may have been, although my memory is somewhat faulty with respect to this, some evidence also with respect to the cost of operating the system as it now is, and as it would be under a central system. If those figures have not been given, they can be given in general terms. That sort of evidence, however, has already been given, and it certainly can be amplified. If the question is one simply of whether there was strong pressure from any group in the country to establish a registry system for small craft, the answer to that is no, there was no such pressure.

Senator McElman: Was there nothing from the financial institutions?

Mr. Mahoney: No, although when this matter was researched originally it was felt that under this type of registry a better system could be established for the financial services that were involved. It was felt that in most cases the financial industry was operating with what they had, were not complaining about it, but felt that a better system of financial protection could be devised, and would be devised if there was an actual title registry for small craft.

Senator Smith (Colchester): I noticed, Mr. Mahoney, that the representatives of the bankers—I have forgotten their names—did not seem very enthusiastic about the central registry, either. In fact, I think when I asked Mr. Heald if he could see any advantage to it he was pretty lukewarm in his answer.

Mr. Mahoney: Yes, that is true, he was quite lukewarm about it; but a good deal of the reason for that, sir, I think, is that the bankers are used to working with the system they have now, although they are prepared to agree that a true title registry for small craft is a desirable thing.

Senator Smith (Colchester): Perhaps we can come back to that when I find what Mr. Heald actually did say.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I want to emphasize my request that we get evidence on the representations that the department is supposed to have received from small craft owners. I will insist on this. I think we are entitled to have this kind of evidence. I must admit that I missed one or two committee meetings during the early stages of the study of this present bill, since I was occupied with other Senate business; but I would like to have evidence on any kind of representations that the Department of Transport might have received from small craft owners requiring that this new system be instituted or established, and also as to the deficiencies of the present system.

The Chairman: And the cost of replacing it.

Senator Langlois: Yes. I mentioned expert evidence a while ago on the cost of operating a new system.

The Chairman: Suppose we leave it this way, Senator Langlois, that when we adjourn and come back some time in the summer, we will have the Department of Transport here and ask them those questions, and give them notice now that we

[Traduction]

sa forme actuelle, et le nombre qu'exigerait un système centralisé. Il avait aussi été question, quoique à ce sujet mes souvenirs ne soient pas très précis, des coûts d'exploitation du système actuel, et du système centralisé. De toute façon, il est facile d'établir ces chiffres grosso modo. Le Comité a déjà eu des renseignements à ce sujet et il est facile de les développer. Quant à savoir si certains groupes exerçaient de fortes pressions pour obtenir un système d'immatriculation pour les petites embarcations, je vous répondrais par la négative.

Le sénateur McElman: Les institutions financières ont-elles joué un rôle quelconque à cet égard?

M. Mahoney: Non, mais lorsqu'on avait commencé à examiner cette question, on s'était aperçu que les services financiers en cause pourraient bénéficier d'un meilleur système avec ce genre de registre. En général le secteur financier ne se plaignait pas du système, mais il voulait obtenir une meilleure protection financière, nécessitant la création d'un bureau d'enregistrement relatif au titre des petites embarcations.

Le sénateur Smith (Colchester): M. Mahoney, j'ai constaté que les représentants des banquiers, je ne me souviens pas de leurs noms, n'étaient quand même pas très enthousiastes à l'idée d'un bureau central d'enregistrement. Lorsque j'avais demandé à M. Heald s'il lui semblait utile, il m'avait répondu avec très peu d'enthousiasme.

M. Mahoney: En effet, mais c'est sans doute que les banquiers ont l'habitude du système actuel qu'ils utilisent, quoiqu'ils soient prêts à reconnaître l'utilité d'un bureau d'enregistrement pour les petites embarcations.

Le sénateur Smith (Colchester): Nous pourrions peut-être en reparler lorsque je saurai ce qu'avait dit M. Heald.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je demande instamment que le ministère nous fasse savoir ce qu'en pensent les propriétaires de petites embarcations; ils ont dû lui écrire. J'insiste là-dessus, on ne peut pas nous refuser des choses auxquelles nous avons droit. Il est vrai que je m'étais absenté une ou deux fois au début de l'examen de ce projet de loi parce que je me consacrais à d'autres activités du Sénat, mais je voudrais être mis au courant de toutes les demandes que les propriétaires de petites embarcations auraient envoyées au ministère des Transports, pour lui demander de créer ou d'instaurer ce nouveau système, et pour lui signaler aussi les failles du système actuel.

Le président: Et ce qu'il en coûterait de le remplacer.

Le sénateur Langlois: Oui. J'ai rappelé tout à l'heure à combien les spécialistes estimaient le coût d'un nouveau régime.

Le président: Sénateur Langlois, je propose qu'à notre retour de vacances, cet été nous convoquions les représentants du ministère des Transports, pour leur poser ces questions, et je propose aussi que dès à présent, nous notifions le ministère

[Text]

intend to ask the questions you have raised on the matter of small craft, the cost of operating a new central registry system, the disadvantages of the present system and the advantages of the new system. Does that satisfy you?

Senator Langlois: Yes.

The Chairman: The clerk will advise the department.

Senator Smith (Colchester): May I ask exactly who it is who is in charge of this registration?

Mr. Mahoney: At the moment it would be Mr. Read, who is here today.

Senator Smith (Colchester): That is in the Department of Transport, is it?

Mr. Mahoney: Yes, within the Department of Transport.

Senator Smith (Colchester): Who is actually doing it on the ground?

Mr. Mahoney: As was explained earlier, it is basically a system that is operated by National Revenue, Customs and Excise.

Senator Smith (Colchester): The customs people are still doing the work, then?

Mr. Mahoney: Yes, it is still a port registry system.

Senator Smith (Colchester): But the person in charge of it is a member of the Department of Transport?

Mr. Mahoney: There is a loose attempt, and there always has been a loose attempt, to co-ordinate things in the Department of Transport so that there will be some records there, but the actual registrars in the field are employees of Customs. They are registrars. In fact there used to be the title of chief registrar, an official of the Department of Transport, but he was not a registrar with authority under the Canada Shipping Act; he only served really as a co-ordinator of the registrars working in the ports.

Senator Smith (Colchester): What I am trying to find out is, as a matter of administration and discipline to whom are the actual registrars now responsible directly? Does their line of responsibility go up through their regular employers, the customs people?

Mr. Mahoney: Yes, it does, so far as I am aware.

Senator Smith (Colchester): Where does the line of authority come over into the Department of Transport?

Mr. Mahoney: As I said, it is really more of an informal arrangement than anything else, and has been for many years.

Senator McElman: Mr. Chairman, this raises the thought in my mind that we cannot fairly put this to Mr. Mahoney, because we are moving into the policy area, as I am sure the questions asked by Senator Langlois would be. What it raises in my mind is whether small craft licensing should not come within the provisions of the decentralization and reallocation of authority now being talked about in the country and revert

[Traduction]

que nous avons l'intention de poser les questions que vous avez soulevées à propos des petites embarcations, du coût d'exploitation d'un nouveau système d'enregistrement centralisé, des inconvénients du système actuel et des avantages du nouveau. Cela vous paraît-il satisfaisant?

Le sénateur Langlois: Oui.

Le président: Le greffier en avisera le ministère.

Le sénateur Smith (Colchester): Pourrais-je savoir exactement qui est chargé de cette immatriculation?

M. Mahoney: À l'heure actuelle, c'est M. Read, qui se trouve ici aujourd'hui.

Le sénateur Smith (Colchester): Travaille-t-il pour le ministère des Transports?

M. Mahoney: Oui, c'est exact.

Le sénateur Smith (Colchester): Qui est chargé de l'immatriculation à l'administration centrale?

M. Mahoney: Comme on l'a expliqué précédemment, le système est administré par le ministère du Revenu, Douanes et Accise.

Le sénateur Smith (Colchester): Ainsi, ce sont toujours les employés des Douanes qui sont chargés de ce travail?

M. Mahoney: Oui, en vertu du système, on enregistre les embarcations aux ports.

Le sénateur Smith (Colchester): Mais celui qui est chargé de l'immatriculation travaille pour le ministère des Transports?

M. Mahoney: On tente vainement depuis longtemps de coordonner les opérations au ministère des Transports, qui désire constituer certains dossiers, mais les conservateurs sont les employés des Douanes. En fait, on avait créé à l'origine le poste de conservateur en chef, qui devait être occupé par un fonctionnaire du ministère des Transports, mais les pouvoirs de ce fonctionnaire ne lui étaient pas conférés par la Loi sur la marine marchande du Canada; en fait, il coordonnait simplement les activités des conservateurs des ports.

Le sénateur Smith (Colchester): Au niveau de l'administration et de l'organisation, je voudrais savoir de qui relève directement les conservateurs. Ont-ils autorité sur leurs employés réguliers des Douanes?

M. Mahoney: Je crois que oui.

Le sénateur Smith (Colchester): Qui donne les ordres au ministère des Transports?

M. Mahoney: Comme je l'ai déjà dit, on a conclu une entente officieuse et c'est ainsi que les choses se passent depuis de nombreuses années.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je crois qu'honnêtement, nous ne pouvons pas poser ces questions à M. Mahoney, car ces décisions reflètent les politiques du ministère et je suis sûr que les questions du sénateur Langlois portent sur ces politiques. Je me demande si l'immatriculation des petites embarcations ne devrait pas être décentralisée et confiée aux provinces, comme dans le cas des automobiles. C'est probable-

[Text]

back to the provinces, as with automobiles. It is probably the same thought, but nonetheless it has gone through my head—

The Chairman: We can find that out when we meet again. If that is the contemplation of the government, we can deal with it. We can decide on that, if that is the government's position. What we are dealing with now is this bill in regard to the proposal to set up a central registry. Senator Langlois has asked two questions, which I have asked the clerk to notify the Department of Transport about. These two questions are going to be asked of the proper official at our next meeting. Whatever official the department sends will answer those two questions, with plenty of notice. Does that satisfy you?

Senator Langlois: Yes.

Mr. Mahoney: With respect to one question asked by Senator Langlois, the point I wanted to raise earlier about that was this. I think the way Senator Langlois framed his question was: Who are the people who were pressing the Department of Transport to make these changes? I wanted to make sure that he had it clear in his mind that I had said earlier that, so far as I was aware anyhow—and I am generally aware of this, I think—that there were no outside groups who were making those representations.

The Chairman: But somebody in the department must have decided that small craft should be included in the central registry system.

Mr. Mahoney: Yes, those decisions are made within the department.

The Chairman: That is what I want to know about, and so does Senator Langlois. Now we want to raise the question of cost and time from one port to another, computer breakdowns. We want to know the answers to all those questions. I think we have plenty of time to find it out. If we don't, the bill will not be reported.

Senator McElman: Mr. Chairman, some of those things do at least skirt the policy area. That is the point I was raising.

The Chairman: I agree.

Senator McElman: We cannot just have officials, because officials cannot discuss policy.

The Chairman: I know that.

Senator McElman: So are we not in a position where we are going to have the minister before us?

Senator Langlois: There is no objection to that.

The Chairman: We could ask him.

Senator McElman: You cannot talk policy with a bureaucrat.

The Chairman: He can talk about this bill. If the official says the question Senator Langlois has raised is in this bill, then we can decide. If we eliminate it, we won't report it. Then we can ask the minister to come, and if he doesn't know about it he is a very poor minister.

[Traduction]

ment sur ce point que portaient les questions précédentes, mais j'ai pensé . . .

Le président: Nous reviendrons sur cette question au cours de notre prochaine séance. Si c'est vraiment ce que le gouvernement a l'intention de faire, nous pouvons nous pencher sur cette question et prendre des décisions. Pour le moment, nous étudions les dispositions du projet de loi concernant l'établissement d'un bureau d'enregistrement central. Le sénateur Langlois a posé deux questions et j'ai demandé au greffier d'en aviser le ministère des Transports. Au cours de notre prochaine séance, nous les poserons au fonctionnaire que nous enverra le ministère et qui répondra à ces deux questions avec force détails. Cette réponse vous satisfait-elle?

Le sénateur Langlois: Oui.

M. Mahoney: Je voudrais apporter certaines précisions, au sujet de la question posée par le sénateur Langlois. Je crois que le sénateur voulait savoir qui exerçait des pressions auprès du ministère des Transports pour qu'il effectue ces changements. Je connais passablement bien ces détails, et je voudrais que le sénateur sache qu'aucun groupe n'a exercé des pressions en ce sens auprès du ministère.

Le président: Néanmoins, quelqu'un du ministère a décidé que les petites embarcations seraient assujetties au système d'enregistrement central.

M. Mahoney: Oui, ces décisions sont prises au sein du ministère.

Le président: C'est ce que nous voulions savoir le sénateur Langlois et moi-même. Nous aimerions maintenant connaître certains détails concernant l'utilisation d'ordinateurs, les coûts et les délais liés à l'immatriculation. Nous voulons qu'on réponde à toutes ces questions et nous disposons du temps nécessaire. Si ces questions demeurent sans réponse, le projet de loi ne sera pas rapporté.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je voudrais souligner que certaines de ces questions concernent des décisions politiques.

Le président: Je suis d'accord avec vous.

Le sénateur McElman: Il ne nous suffit pas de convoquer des fonctionnaires car ces derniers ne peuvent discuter de politiques.

Le président: Je sais.

Le sénateur McElman: Alors, ne conviendrait-il pas de convoquer le ministre?

Le sénateur Langlois: Je n'ai pas d'objection.

Le président: Nous pourrions lui demander de comparaître.

Le sénateur McElman: On ne peut discuter de politiques avec un fonctionnaire.

Le président: Il peut parler de ce projet de loi. Si le fonctionnaire nous dit que le point que le sénateur Langlois a soulevé figure dans ce projet de loi, nous pourrions alors prendre une décision. Si nous la supprimons, nous n'en ferons

[Text]

Senator Smith (Colchester): I would like to support what I think Senator Langlois is driving at. He wants somebody here who can tell us the facts first hand.

Senator Langlois: Yes.

Senator Smith (Colchester): Then we can find out precisely what has happened or not happened, and if after that we want somebody else to talk policy to, that's fine.

The Chairman: Maybe the deputy minister would be the proper person. Let us leave it up to the Department of Transport. They have got two or three questions in front of them. How they want to handle it is up to them. I am certainly not going to tell them. Is that agreeable to you, Senator Langlois?

Senator Langlois: I agree, Mr. Chairman.

The Chairman: Would you carry on, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: I wanted to make a very few comments on points raised by Maître Langlois and Mr. Barry, but only in a very brief fashion. Maître Langlois spoke again about section BI-20, and it seemed to me that what he was saying today was that his only objection to the use of the word "charterer" in that section is that it is redundant, in view of the fact that the definition of "owner" includes "charterer". I wanted to point out that the word "charterer" was used, in spite of the fact that it is synonymous with "owner" in the definition, simply for the purpose of absolute clarity. We feel that the section would be much less clear if the word "charterer" were deleted, even though there is already a definition of "charterer" and "owner" in the bill.

In additional comments on section BI-20 he said that in lines 23 to 27 it is not clear whether a maritime lien is created with respect to sister ships.

In our submission, a maritime lien is not thereby created. In fact, in admiralty law it is not really possible to create a maritime lien by statute. If you create a lien by statute, what you are doing is creating a statutory right *in rem* in admiralty. A maritime lien is limited to a very small number of things and is a traditional sort of lien in the court. That distinction has to be maintained. The consequences that flow from a maritime lien are different from those which flow from a statutory right *in rem*. Therefore, the answer to the question is that a maritime lien is not being created. In my submission, it is clear that it is not and cannot be created. If so, it would then cease to be a maritime lien. The only way that the equivalent of a maritime lien could be created by statute would be to create a statutory right *in rem* with all the legal attributes of a maritime lien specified. That distinction is important in admiralty law.

So, the answer to Maître Langlois' question is that is clear that a maritime lien is not being created.

Senator Smith (Colchester): If that is so, why not say so in the bill?

[Traduction]

pas rapport. Nous pourrions ensuite demander au ministre de venir et s'il ne sait pas, c'est un très mauvais ministre.

Le sénateur Smith (Colchester): Je voudrais m'associer à ce que le sénateur Langlois veut dire, je crois. Il désire que quelqu'un vienne ici nous parler directement des faits.

Le sénateur Langlois: Oui.

Le sénateur Smith (Colchester): Nous pourrions alors chercher avec précision ce qui est arrivé ou ce qui n'est pas arrivé, et si, après, nous voulons que quelqu'un d'autre nous entretienne de politique, pourquoi pas?

Le président: On pourrait demander au sous-ministre de venir. Mais laissons le ministère des Transports en décider. Ils ont déjà deux ou trois questions à résoudre. Ce sont eux qui doivent décider comment résoudre cette question. Je ne vais certainement pas le leur dire. Cela vous satisfait-il, sénateur Langlois?

Le sénateur Langlois: Tout à fait, monsieur le président.

Le président: Voulez-vous poursuivre, M. Mahoney?

M. Mahoney: Je voulais faire quelques commentaires au sujet des points qu'ont soulevés M^e Langlois et M. Barry mais de façon très brève. M^e Langlois a de nouveau parlé de l'article BI-20, et il m'a semblé qu'il disait aujourd'hui que la seule objection qu'il faisait à l'utilisation du terme «affréteur» dans cet article était qu'il était redondant, puisque la définition donnée au terme «propriétaire» inclut «l'affréteur». Je voulais dire que le terme «affréteur» avait été retenu, tout en étant synonyme de «propriétaire» dans la définition, pour une simple question de clarté. Nous estimons que l'article serait beaucoup moins clair si le terme «affréteur» était supprimé, même s'il existe déjà une définition des termes «affréteur» et «propriétaire» dans le projet de loi.

Il a également déclaré qu'aux lignes 23 à 27 de l'article BI-20, on ne percevait pas très bien si le privilège maritime avait été institué pour des navires appartenant au même propriétaire.

A notre avis, il n'y a pas de privilège maritime. En fait, il n'est pas vraiment possible d'instituer un privilège maritime légal en droit maritime. Si vous instituez un privilège légal, vous instituez en fait un droit légal réel. Un privilège maritime est limité à un très petit nombre de choses et constitue un genre de privilège traditionnel au tribunal. Il faut conserver cette distinction. Les conséquences qui découlent d'un privilège maritime sont différentes de celles qui découlent d'un droit légal réel. Par conséquent, la réponse à votre question est qu'un privilège maritime n'est pas institué. A mon avis, c'est clair. S'il l'était, ce ne serait plus un privilège maritime. La seule façon d'instituer l'équivalent d'un privilège maritime légal serait d'instituer un droit légal réel, en précisant les aspects juridiques d'un privilège maritime. Cette distinction est importante en droit maritime.

Pour répondre à la question de M^e Langlois, je dirai donc qu'un privilège maritime n'est pas institué.

Le sénateur Smith (Colchester): Si tel est le cas, pourquoi ne pas le dire dans le projet de loi?

[Text]

Mr. Mahoney: It is understood in admiralty law that a maritime lien is a very special thing. It is not created by statute.

Senator Smith (Colchester): I understand that, and I am sure Mr. Langlois understands it very well indeed, as does Mr. Barry. Yet they seem to be a little less than clear about the effect. That being so, what harm is there in simply saying that it will not do what you say it will not do?

Mr. Mahoney: But there is no point in putting in something to say that it does not affect maritime liens.

Senator Smith (Colchester): If it appears to some very experienced lawyers that in fact it does affect maritime liens, why not clear up that difficulty by simply saying that it has no effect in that respect?

Mr. Mahoney: As I tried to say earlier, section BI-20 is a very carefully balanced section—carefully balanced with section 43 and section 22(2) of the Federal Court Act. Those three sections should be read together. Any change—even the change of a word—in one or other of those sections could affect that balance. The section was very carefully thought out. In our view, it does what it is supposed to do right now.

Senator Smith (Colchester): I understand that, and I understand that draftsmen have a great aversion to using any words that they believe are not necessary to use. I have been through that mill many times. However, if you can clear up something which is obviously a matter of some doubt in the minds of some very competent and able people, surely it is worth considering very carefully whether you should not put in those extra words, especially where you can do so without destroying the intent of the section.

Mr. Mahoney: I can assure you, senator, that we will look at this section over the next couple of weeks. Notwithstanding that it has already been very carefully looked at by a large number of people, it will be looked at again. I am sure this is a section which will be discussed further when other witnesses appear before the committee.

Still dealing with that section, Maître Langlois felt that there could have been some unintentional omissions in the reference to the paragraphs of section 22(2) of the Federal Court Act. I want to assure him and the committee that there were no unintentional omissions. The sections which are dealt with deliberately; those which are omitted, are omitted deliberately. That is where the balance between these sections is created.

In response to my submission yesterday that the concept of detention in the bill does not involve physical restraint of the ship but, rather, the refusal to grant clearance, Maître Langlois argued that, in effect, that constituted physical restraint as the ship was not then able to move from point A to point B. We, however, would argue that that is not the case; that what is important about restraint or no restraint are the consequences that flow therefrom. The main consequence is the matter of who shall be responsible for the ship during the period of restraint. Under the detention rule, the ship very

[Traduction]

M. Mahoney: En droit maritime, un privilège maritime est quelque chose de très spécial. On ne l'institue pas par statut.

Le sénateur Smith (Colchester): Je comprends et je suis sûr que MM. Langlois et Barry comprennent aussi. Cependant ils semblent être un peu moins précis. Ceci étant, quel mal y a-t-il à dire simplement qu'il n'aura pas l'effet que vous dites?

M. Mahoney: Mais je ne vois pas l'utilité de dire que cela ne concernera pas les privilèges maritimes.

Le sénateur Smith (Colchester): Si, de l'avis de certains avocats très expérimentés, cela concernait en fait les privilèges maritimes, pourquoi ne pas supprimer cette difficulté en disant simplement qu'il ne les concerne pas?

M. Mahoney: Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'article BI-20 est un article très équilibré pour qu'il corresponde avec l'article 43 et le paragraphe 22 (2) de la Loi sur la cour fédérale. Il faut lire ces trois articles ensemble. Toute modification—même d'un terme—apportée à l'un ou l'autre de ces articles pourrait provoquer un déséquilibre. L'article a été soigneusement rédigé. À notre avis, il accomplit ce qu'il est supposé accomplir.

Le sénateur Smith (Colchester): Je le comprends et je sais que les rédacteurs répugnent à utiliser des termes qu'ils estiment inutiles. On me l'a dit des centaines de fois. Cependant, si on peut éclaircir quelque chose qui fait manifestement l'objet d'un doute dans les esprits de certaines personnes très compétentes, cela vaut sûrement la peine de se demander s'il ne faut pas insérer ces quelques mots supplémentaires, surtout lorsqu'on peut le faire sans changer l'intention de l'article.

M. Mahoney: Je peux vous assurer, sénateur, que nous examinerons cet article dans les semaines qui suivent. En dépit du fait que, l'article a déjà été examiné très attentivement par de nombreuses personnes, il le sera à nouveau très prochainement. Je suis sûr que cet article sera davantage discuté lorsque d'autres témoins comparaitront devant le Comité.

Toujours en ce qui concerne cet article, Maître Langlois pense qu'il y aurait pu y avoir quelques omissions non intentionnelles dans certains alinéas du paragraphe 22 (2) de la Loi sur la Cour fédérale. Je voudrais le rassurer ainsi que le Comité et dire qu'il n'y a eu aucune omission non intentionnelle. Les articles qui ont été pris en considération l'ont été de façon délibérée; quant à ceux que l'on a omis, on l'a également fait de façon délibérée, c'est là qu'il faut trouver l'équilibre entre ces articles.

En ce qui concerne ce que j'ai dit hier à propos du concept de détention dont il est fait état dans le projet de loi, c'est-à-dire que la dite détention n'implique aucune entrave physique au navire et qu'il s'agirait plutôt d'un refus de donner congé, Maître Langlois a fait valoir que, cette mesure constituait de fait une entrave physique car le navire ne peut se déplacer d'un point A à un point B par exemple. Cependant, nous prétendons toujours que ce n'est pas le cas, et que ce qui est vraiment important lorsqu'on parle d'entrave ou d'absence d'entrave, ce sont les conséquences qui en découlent. La conséquence la plus

[Text]

much remains in the control of its owners. I think this, in part, at least, also answers the point raised by Mr. Barry concerning a circumstance in which a ship deteriorates during the period of detention—perhaps through failure to winterize. Under the detention provisions, the responsibility to do that sort of thing remains with the shipowner. It is not anticipated that detention would last that long, in any event. However, the physical control of the ship and its well-being will rest completely with the shipowner.

Senator Langlois: What about ships operating in the St. Lawrence in the winter months.

Mr. Mahoney: The same thing would apply, senator.

Senator Langlois: It cannot be delayed that long in that case.

Mr. Mahoney: But it would still be within the control of its owner.

Senator Langlois: But it could not be moved. It would not be able to go to dry dock, for example.

Mr. Mahoney: With respect, senator, a ship does not need clearance to go to dry dock.

Senator Langlois: It would surely depend on where the dry dock is located. There are few dry docks open in the winter months on the St. Lawrence. The ships would have to be moved to Halifax or Sydney.

Mr. Mahoney: In any event, the whole purpose of detention is not to restrain the ship. That is the point I wanted to make.

Senator Smith (Colchester): May I ask whether the concept of detention embedded in the bill is any different from the concept of detention which would exist without this bill?

Mr. Mahoney: I suggest it is not, except that under the Canada Shipping Act there is no real definition of what "detention" means. It is very unclear in the Canada Shipping Act, except that it is mentioned so often in connection with such things as seizure and forfeiture that, in the minds of most people, it is very closely linked with seizure and forfeiture and, therefore, implies a real seizure of the ship. That is not so. We think that is much clearer under these provisions, because there are very separate provisions for detention or for seizure leading to forfeiture. The one is clearly quite a different thing from the other. I think that is a substantial improvement over the other legislation.

Another point raised by Maître Langlois to which I wish to respond very briefly was his point No. 35 on page 38 of his

[Traduction]

importante porte sur la personne qui est responsable du navire pendant la période de détention. En fonction des règlements qui régissent la détention, le navire reste sous le contrôle du propriétaire. Je pense que cela répond, du moins en partie, à la question soulevée par M. Barry portant sur l'état d'un navire qui se détériorerait pendant une période de détention—par exemple parce que l'on aurait omis de prendre les mesures appropriées pour le préserver contre les rigueurs de l'hiver. En vertu des dispositions qui régissent la détention, il incombe au propriétaire du navire de prendre les mesures nécessaires. On ne prévoit toutefois pas que la détention durerait aussi longtemps. De toute façon le contrôle physique du navire et son entretien incombe complètement au propriétaire.

Le sénateur Langlois: Qu'en est-il alors pour les navires qui naviguent sur le fleuve Saint-Laurent pendant les mois d'hiver?

M. Mahoney: C'est la même chose, sénateur.

Le sénateur Langlois: Dans ce cas, les navires ne peuvent être retardés aussi longtemps?

M. Mahoney: Cependant, il incomberait toujours au propriétaire de veiller à contrôler l'état du navire.

Le sénateur Langlois: Mais ce navire ne serait pas autorisé à se déplacer. Ainsi, on ne pourrait pas le mettre en cale sèche par exemple.

M. Mahoney: Très respectueusement, sénateur, je ne pense pas que pour ce faire un navire doive recevoir une autorisation spéciale.

Le sénateur Langlois: Certes, cela dépend de l'endroit où se trouvent les cales sèches. Très peu sont disponibles pendant les mois d'hiver dans la vallée du Saint-Laurent. Les navires devraient donc être conduits à Halifax ou à Sydney.

M. Mahoney: En tout cas, l'objectif principal de la détention ne consiste pas à poser une entrave physique aux déplacements du navire et c'est cela que je voulais dire.

Le sénateur Smith (Colchester): Puis-je demander si le concept de détention prévu dans le projet de loi est différent de celui qui serait en vigueur autrement?

M. Mahoney: Je ne pense pas, sauf qu'en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, il n'y a à vrai dire aucune définition précise du terme «détention». Cela n'apparaît pas très clairement dans la Loi sur la marine marchande du Canada, sauf que ce terme est mentionné à de multiples reprises relativement à la mise sous séquestre et à la confiscation; ainsi, dans l'esprit de beaucoup, la détention est très étroitement associée à la mise sous séquestre et à la confiscation et par conséquent, pour beaucoup de personnes la détention implique, de fait, une mise sous séquestre du navire dans le plein sens du terme. Il en est en réalité tout autrement. Je pense que les choses ont été clarifiées par ces dispositions, car il y a des dispositions distinctes qui régissent la détention et la mise sous séquestre qui peut entraîner la confiscation. Il s'agit de deux choses tout à fait différentes et je pense que c'est là une nette amélioration par rapport à l'autre loi.

Maître Langlois a soulevé un autre point dont j'aimerais traiter brièvement; il s'agit du numéro 35 à la page 38 de son

[Text]

brief. He said this morning, I think, that I had conceded that this sort of provision is covered by section 21 of the Criminal Code, and, with respect, I did not concede that it was covered by section 21; I stated it was covered by section 21. That had not been stated before, and in answer to his query my reply was that this sort of onus is covered by the Criminal Code and by the Interpretation Act, and it has been placed in this act so that the attention of people who work with this act will be drawn to it. For that purpose only there are a number of areas in this bill where we have included provisions which are really dealt with elsewhere or could be dealt with elsewhere, but we think it is very desirable that they should be placed here for absolute clarity and so that people who must work with this legislation will understand what the situation is. Unfortunately when we do that, it seems that we are criticized for doing it, but in other cases we are criticized for not doing it. So it is difficult to anticipate where people will feel that the section has to be clear even though redundant, and the situation where they may feel that some added words are needed.

Senator Smith (Colchester): Perhaps I misunderstood the nature of the objection, but I thought it was based not merely on the fact that it was importing into this act or quoting in this act something that is to be found in another act, but rather that its inclusion in this act might lead to jurisdiction of another court altogether aside from the Criminal Code.

Mr. Mahoney: I do not think that Maître Langlois was saying that. I could be wrong, but I did not take that from him. I would not think that that would be the case in any event. The provisions of the Criminal Code would certainly apply whether or not this sort of provision appeared, and as you know, Senator Smith, this sort of provision is appearing more often in legislation nowadays. There have been quite a number of bills within the last several years which contain either this provision or something very much like it, and in fact that sort of section has been discussed before committees of the Senate. Indeed, in replying to this I must confess that I looked at some of the proceedings of the Senate where this very question was discussed. Uniformly the answer is that it is felt to be desirable to draw the attention of people who have to work with that piece of legislation to a situation which would exist, in any event, by reason of the Criminal Code or by reason of the Interpretation Act.

Now there is an additional question here which perhaps does not apply in other cases and which is raised by Maître Langlois concerning the steamship agent. My answer to that is that it is not intentionally vague, but it is that the steamship agent might well be liable in some cases and not in others. And whether he is liable will again depend on section 21 of the Criminal Code—whether he could be considered to be a party to the offence. There is perhaps the additional complication with respect to ships' agents in that you have a couple of different types of ships' agents, and one type might be held

[Traduction]

mémoire. Il a déclaré ce matin, je crois, que j'avais avoué finalement que ce type de disposition était visé par l'article 21 du Code criminel et sauf votre respect je voudrais rectifier les faits: je n'ai rien avoué de la sorte; j'ai par contre déclaré que c'était le cas. Cela n'avait pas été dit avant et en réponse à sa question, j'ai déclaré que ce type de responsabilité était bel et bien visé par le Code criminel et par la loi d'interprétation et que de plus cette disposition avait été reprise dans cette loi pour bien éveiller l'attention des personnes qui auront à s'y référer. C'est pour cette raison uniquement que, dans de nombreuses parties de ce projet de loi nous avons inclu des dispositions qui à vrai dire sont envisagées ailleurs ou qui pourraient être envisagées ailleurs; cependant, nous pensons qu'il est très souhaitable de les trouver dans ce projet de loi pour rendre les choses absolument claires afin que les personnes qui auront à consulter la Loi comprennent véritablement la situation. Fort malheureusement, ce faisant, il semblerait que nous soyons critiqués; mais si nous ne le faisons pas nous aurons également à essayer des critiques. Ainsi, il est difficile de prévoir les cas où les intéressés pourront penser que l'article doit être clair même s'il est redonnant et les autres où ils pourront d'autre part considérer qu'il y aurait eu lieu de rajouter certains mots.

Le sénateur Smith (Colchester): Peut-être ai-je mal compris la nature de l'objection, mais j'ai pensé qu'elle n'était pas fondée sur le simple fait que l'on se réfère dans cette loi à certaines dispositions figurant dans une autre loi, mais plutôt sur le fait que l'inclusion de ces dispositions dans la présente loi serait de nature à habiliter un autre tribunal et à faire double emploi avec le Code criminel.

M. Mahoney: Je ne pense que Maître Langlois disait cela. Je me trompe peut-être, mais ce n'est pas ce que j'ai cru comprendre. Je ne pense pas en tout cas, que ce soit le cas. Les dispositions du Code criminel s'appliqueraient certainement nonobstant l'inclusion de ce type de dispositions. Comme vous le savez, sénateur Smith, ce type de disposition de nos jours apparaît de plus en plus dans les lois. Au cours des dernières années, plusieurs projets de loi contenant cette disposition, ou une disposition très semblable, ont été présentés, et les comités sénatoriaux ont en fait déjà discuté de ce type d'articles. En effet, je dois avouer que pour répondre à cette question j'ai consulté les procès-verbaux des comités du Sénat qui en traitaient. Tous indiquaient qu'il était souhaitable d'attirer l'attention des gens qui devaient travailler avec cette loi sur une situation qui se présenterait de toute façon, à cause des dispositions du Code criminel ou de celles de la Loi sur l'interprétation.

Il y a ici une autre question qui ne se pose peut-être pas dans d'autres cas, mais qui a été soulevée par maître Langlois au sujet de l'agent de navigation. Je dirais que la disposition n'est pas délibérément vague, mais que l'agent de navigation peut très bien être responsable dans certains cas et ne pas l'être dans d'autres. Et à nouveau, sa culpabilité dépendra de l'article 21 du Code criminel—selon qu'il peut être considéré comme partie à l'infraction. Il y a peut-être une complication supplémentaire en ce qui concerne les agents de navigation en ce sens qu'il existe deux types d'agents de navigation; un type

[Text]

responsible because they are acting continually for that ship or that shipping line whereas in other cases a ships' agent acts casually for a ship that may never come back into the jurisdiction. He would not be held liable. There is a very large body of law on that, but mostly to do with civil actions. I would think that in this case, whether the agent was held responsible would depend, as in section 21 of the Criminal Code, on the same reasoning in that section—whether he could be considered a party to the offence.

Senator Smith (Colchester): I don't suppose you have Martin's Code with you?

Mr. Mahoney: No, I am sorry, I don't.

There has been a great deal of discussion with respect to section BII-61 and I do not really want to add to what I said with respect to this yesterday, although I am quite prepared to discuss it further in answer to any questions. But I did feel this morning in listening to Maître Langlois that there may still have been some misunderstanding there. Certainly I was not saying that section BII-61 replaces section 648 of the Canada Shipping Act in any way. I was only drawing the comparison between the two. There is no question that BII-61 affects section 648 of the Canada Shipping Act at all. But the situation in each case is very similar. With section 648 you have a situation where there can be a multiplicity of claims, you have a specific kind of action and you have a fund which has to be divided among a number of different claimants who may appear in a number of different courts. In Book II, section 61 you have the possibility—and you must remember that this only applies in questions of title to ships—that you may have the same situation, namely, a number of claimants who may bring their actions in several different courts, and you may have one specific thing that has to be adjudicated upon, namely, the ship. In that regard the similarity between section 61 and section 44 is very close, in my submission. As I suggested yesterday with regard to the constitutional aspect, I think it is clear that jurisdiction does exist for that. It would not be considered *ultra vires*.

Senator Smith (Colchester): What is wrong with the present provisions for trying to avoid this duplication?

Mr. Mahoney: The only thing wrong with the present provision, sir, is that it is quite conceivable under that provision that a series of actions in other courts might have started, and that section is only effective if the Federal Court takes action first. By that time, of course, there may be all sorts of judgments rendered.

Senator Smith (Colchester): But I think it is pretty much the habit of courts, if faced with this sort of situation, and the facts relating to it, to take action themselves, either to restrain the proceedings from going further or, in some way, to make sure that unnecessary duplication—I suppose all duplication would be considered unnecessary, of course—does not in fact occur. You will find that provided for in the rules of any court, I am sure.

[Traduction]

d'agents peut être considéré responsable parce qu'il agit en permanence pour le compte du navire ou de la compagnie maritime alors que dans d'autres cas, l'agent de navigation, n'agit qu'à l'occasion pour un navire donné qui risque de ne plus jamais se représenter. L'agent ne serait alors pas tenu coupable. Il existe de nombreux textes de loi à ce sujet, mais la plupart d'entre eux se rapportent aux actions civiles. Je crois que dans le présent cas, la culpabilité de l'agent dépendra d'un raisonnement semblable à celui énoncé à l'article 21 du Code criminel—c'est-à-dire celui de savoir s'il pouvait être considéré comme partie à infraction.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous n'avez probablement pas le code Martin avec vous?

M. Mahoney: Non, je regrette.

On a beaucoup discuté de l'article BII-61, et je ne peux pas vraiment ajouter quoi que ce soit à ce que j'ai dit à cet égard hier, mais je suis prêt à répondre aux questions qu'on me posera à ce sujet. En écoutant maître Langlois ce matin, j'ai vraiment eu l'impression qu'on ne comprenait peut-être pas encore très bien cet aspect. Je n'ai certainement pas dit que l'article BII-61 remplaçait l'article 648 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Je ne faisais que comparer les deux. L'article BII-61 ne modifie certainement pas l'article 648 de la Loi sur la marine marchande du Canada, mais la situation dont il est question dans les deux articles est très semblable. Dans l'article 648, on parle d'une situation où il peut exister de multiples réclamations, où il s'agit d'un type bien précis d'actions, et où un fonds doit être divisé entre les divers demandeurs qui peuvent comparaître devant des tribunaux différents. Pour ce qui est de l'article 61 du livre II, et vous devez vous rappeler que ceci s'applique uniquement aux questions de droits sur les navires, on peut retrouver la même situation, c'est-à-dire un certain nombre de requérants (qui peuvent faire valoir leur cause devant plusieurs tribunaux différents), et un élément particulier qu'il s'agit d'accorder, soit le navire. À cet égard, la similitude entre les articles 61 et 44 est à mon avis très grande. Comme je l'ai dit hier au sujet de l'aspect constitutionnel, je pense qu'il est clair qu'il existe des pouvoirs à cet égard. Ce ne serait pas considéré *ultra vires*.

Le sénateur Smith (Colchester): Qu'est-ce qui ne va pas dans les dispositions actuelles pour qu'on essaye d'éviter ce chevauchement?

M. Mahoney: C'est tout simplement, Monsieur, qu'il est facilement concevable qu'aux termes de cette disposition, toute une série d'actions soient intentées devant d'autres tribunaux, alors que cet article ne s'applique uniquement que si la Cour fédérale agit d'abord. Dans l'intervalle, évidemment, toutes sortes de jugements peuvent être rendus.

Le sénateur Smith (Colchester): Mais je pense que face à ce type de situation, et aux faits qui s'y rattachent, les tribunaux prennent habituellement eux-mêmes des mesures qui visent à suspendre les procédures ou, d'une certaine façon, à s'assurer qu'il n'y a pas de chevauchement inutile; évidemment, je suppose que tous les chevauchements seraient jugés inutiles. C'est sûrement prévu dans les règles de tout tribunal, j'en suis certain.

[Text]

Mr. Mahoney: Yes. That certainly can happen, and might well happen; but we wanted to ensure that there was uniformity here; and because of the situation with regard to section 648 we felt that this was not a case of the Federal Court usurping the jurisdiction of other courts, but merely an honest attempt to make sure that a uniform decision was arrived at.

Senator Smith (Colchester): Does it not strike you as strange that the Federal Court, and I presume a single judge, could issue an order to the Supreme Court of Canada not to proceed with an appeal?

Mr. Mahoney: Well, as I said yesterday, sir—and I appreciate that Senator Langlois spoke on this point not too long ago—in our opinion the word “pending” in that section would mean that the Federal Court would not be able to take such action. It would only take action in cases where a proceeding had been commenced, but had not gone even as far as judgment in the lower court.

Senator Smith (Colchester): That, of course, depends on how the word “proceeding” is defined, if it is defined.

Mr. Mahoney: And the word “pending” as well.

Senator Smith (Colchester): Yes, and on how the word “pending” is defined as well. I would think, from some little knowledge of the law in my own province that the proceeding is not confined simply to what happens in the trial court up to judgment.

Mr. Mahoney: Taken alone, I think that is true. I think you must also, however, look at the combination of “proceeding” and “pending”, and the total effect of the section.

Senator Smith (Colchester): Well, the way it looks to me is that anything which comes within the definition of “proceeding”, and which is still pending, meaning, in general terms “unfinished”, would be covered by the phrase “stay of proceedings pending in any court”. I may be wrong on that, and I would not like to wager any large sum of money that my interpretation is right; but that is the impression I get from listening to the discussion during these hearings, and from what I think I know.

Mr. Mahoney: There is, of course, another side to this question, and that is whether the Federal Court, even with this section, would have the power to affect the judgment of another court—in the case of the particular judgment of the Supreme Court of Canada, for example. I would suggest that it would not have that power, in spite of this; but what it would do, is, if there was any balance of interest left in the ship, enable it to be dealt with by the Federal Court.

Senator Smith (Colchester): I suppose we could argue about this for a long time without coming to any conclusion, so I will not press the point any further; but at this moment I still have to be convinced.

Mr. Mahoney: On the constitutional side, at least, however, I think the situation is quite clear. The power to have this sort of section would not be challenged.

[Traduction]

M. Mahoney: Oui. Cela pourrait très bien se produire; mais nous voulions nous assurer qu'il y avait ici uniformité. Et vu la situation relative à l'article 648, nous avons jugé qu'il ne s'agissait pas d'un cas où la Cour fédérale empiète sur la compétence d'autres tribunaux, mais simplement d'une tentative honnête visant à s'assurer qu'une décision uniforme est prise.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous ne trouvez pas étrange que la Cour fédérale, et je présume un seul juge, puisse rendre une ordonnance pour que la Cour Suprême ne traite un appel?

M. Mahoney: Comme je l'ai dit hier, monsieur, et je suis heureux que le sénateur Langlois en ait parlé il n'y a pas longtemps, nous estimons qu'en raison de l'utilisation du terme «pendant» dans cet article, la Cour fédérale ne pourrait prendre cette mesure. Elle pourrait le faire simplement dans les cas où une procédure a été entamée, mais n'a même pas fait l'objet d'un jugement d'une instance inférieure.

Le sénateur Smith (Colchester): Évidemment, cela dépend de la façon dont le terme «procédure» est défini, s'il l'est.

M. Mahoney: De même en est-il du terme «pendant».

Le sénateur Smith (Colchester): Exactement. D'après le peu que je sais du droit dans ma province, je pense que la procédure ne se limite pas simplement à ce qui se passe dans un tribunal de première instance jusqu'à ce qu'on rende un jugement.

M. Mahoney: Si on prend ce terme séparément, je pense que c'est juste. Mais à mon avis, on doit également considérer ensemble les termes «procédure» et «pendant», ainsi que l'effet global de l'article.

Le sénateur Smith (Colchester): Il me semble que tout ce qui entre dans la définition de «procédure», et qui est encore pendante, c'est-à-dire en termes généraux «non terminée», serait visé par la phrase «qu'il soit suris à toute procédure pendante devant tout autre tribunal». Je me trompe peut-être, et je n'aimerais pas devoir miser gros sur mon interprétation. Mais c'est mon impression d'après ce que j'ai entendu au cours des présentes audiences et de ce que je pense savoir.

M. Mahoney: Il y a également un autre aspect à considérer, c'est-à-dire la question de savoir si la Cour fédérale aurait, même avec cet article, le pouvoir de modifier le jugement d'un autre tribunal, le jugement de la Cour suprême du Canada, par exemple. Je ne crois pas qu'elle aurait ce pouvoir aux termes de l'article. Mais s'il restait un intérêt dans le navire, l'article permettrait à la Cour fédérale de traiter l'affaire.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suppose que nous pourrions argumenter longtemps sans en arriver à une conclusion à cet égard. Je ne pousserai donc pas la question plus loin, mais à ce stade, il me faut encore être convaincu.

M. Mahoney: Du point de vue constitutionnel, du moins, je crois que la situation est claire. Je ne crois pas qu'on mette en doute l'autorité en vertu de laquelle ce genre de section a été créée.

[Text]

Senator Smith (Colchester): I think I would probably agree with that.

Mr. Mahoney: Now I would like to go on for a few moments and discuss the comments made by Mr. Barry, but only in very brief terms.

With respect to the comments he made on the definition of "on passage", I think I said yesterday, or at least offered the off-hand remark, if nothing more, that this is a definition which almost certainly will change within a few years' time, or may well change within a few years' time. The status of the right of innocent passage is something which really is not clear at present. The 1958 convention, as Mr. Barry pointed out, has not been ratified by anyone, but even in that convention the definition of "on passage" is not quite clear. What we have here is the classic definition, really, of "innocent passage", and we are very conscious of the fact that at some time in the future it may have to be changed in order to enable us to ratify an international convention; but for the time being it is the most suitable sort of definition, and we do not feel that we should voluntarily give up something which has not yet been decided.

Senator Smith (Colchester): Is this the definition contained in the present act?

Mr. Mahoney: There is no definition in the present act.

Senator Smith (Colchester): Is this the definition contained in any court decisions?

Mr. Mahoney: No, it is not. It is a definition which is drawn from the common international understanding of the right of innocent passage; but as I said, that understanding is beginning to be not quite as clear as it once was. There is a tendency now to treat the right of innocent passage as including a ship passing through territorial waters, but bound to one of your ports. That is not consistent with the original idea of the right of innocent passage. The idea of the right of innocent passage applied to vessels transiting through your waters without the intention of calling at one of your ports. There is a problem here, therefore, but it is one on which we feel we are taking the right course at this point in time. We feel that to take any other course would be to give up voluntarily certain jurisdiction which no one is requiring us to give up.

Senator McElman: I might point out, Mr. Chairman, that that is a question very relevant now to the proposal to establish a rather large refinery at Pittston Oil Company and the use of Head Harbour passage in the New Brunswick waters. I believe it is before the Law of the Sea Conference as well, is it not?

Mr. Mahoney: It has been mentioned, yes. Of course, it is one example of the danger of giving up something at this stage. In fact, even if that trend were continued at the Law of the Sea Conference and a convention was written along those lines, it might well be that Canada's interest would be not to ratify that sort of convention. This is something that simply cannot be foretold at this time.

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis d'accord avec vous là-dessus.

M. Mahoney: J'aimerais continuer encore un peu et discuter des observations faites par M. Barry, mais je serai bref.

En ce qui concerne les observations qu'il a faites sur la définition de «on passage», je crois que j'ai déclaré hier, ou du moins je l'ai laissé entendre, que c'est une définition qui changera certainement ou probablement d'ici quelques années. Le statut du droit du passage innocent n'est pas très clair à l'heure actuelle. La convention de 1958, comme l'a souligné M. Barry, n'a pas été ratifiée, mais même dans cette convention, la définition de «on passage» n'est pas très claire. En fait, il s'agit plutôt de la définition classique de «innocent passage», et nous sommes très conscients du fait qu'elle sera éventuellement modifiée pour nous permettre de ratifier une convention internationale; mais pour le moment, c'est la définition la plus appropriée et nous ne voyons pas pourquoi nous devrions la laisser tomber puisqu'on n'a pas encore pris de décision à cet égard.

Le sénateur Smith (Colchester): Est-ce cette définition qui figure dans la loi actuelle?

M. Mahoney: Non, elle ne se trouve pas dans la loi actuelle.

Le sénateur Smith (Colchester): Est-ce la définition qu'en donne la jurisprudence établie?

M. Mahoney: Non. Elle est tirée de l'entente internationale sur le droit du passage innocent; mais comme je l'ai déjà dit, cette entente ne semble plus aussi claire qu'elle l'était. À l'heure actuelle, on tend à considérer qu'un navire qui traverse des eaux territoriales, mais qui ne se dirige pas à destination d'un port du pays concerné, est couvert par le droit du passage innocent. Cela n'est pas conforme au principe original du droit du passage innocent. Le principe du droit du passage innocent s'applique aux navires traversant les eaux territoriales d'un pays sans avoir l'intention d'arrêter à aucun des ports du pays concerné. Cela pose donc un problème, mais nous croyons que nous nous en occupons de façon appropriée. Il nous semble que si nous nous engageons dans une autre voie, cela équivaldrait à abandonner volontairement une certaine juridiction, même si personne ne l'exige.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, il s'agit là d'une question qui se rattache maintenant de façon très pertinente à la proposition de la Pittston Oil Company de créer une raffinerie assez importante et d'utiliser le passage Head Harbour dans les eaux du Nouveau-Brunswick. Je crois également que cela date d'avant la Conférence sur le droit de la mer, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Oui, il en a été fait mention. Bien entendu c'est un exemple du danger qu'il y a à abandonner quelque chose à ce stade. En fait, même si cette tendance se maintenait à la Conférence sur le droit de la mer et si une convention était rédigée selon ces principes, il pourrait très bien être dans l'intérêt du Canada de ne pas ratifier ce genre de convention. Il s'agit de quelque chose qu'on ne peut simplement pas prédire en ce moment.

[Text]

Senator Smith (Colchester): Then is the gist of your argument on this point that by keeping the definition as it is you are retaining a right to Canada which otherwise would be lost?

Mr. Mahoney: Well, where otherwise it might be argued that a foreign ship was enjoying certain rights within our territorial waters when it was bound to a Canadian port. We have no definition at all now, so the point could perhaps be argued either way if it became relevant with respect to an offence under the Canada Shipping Act or elsewhere. It could be argued either way right now, but with this definition at least we maintain what has always been the common understanding, until such time as we may have to think differently.

One of the points I wanted to mention in connection with Mr. Barry's presentation was on section BI-17, on page 29, where he suggested that the word "knowingly" should be added before the word "obstruct". This is something that we feel we answered yesterday. However, if an amendment proposing the inclusion of the word "knowingly" were put forward, certainly we would not object to that. It is not something that we think is of so much consequence that we would propose an amendment to it ourselves.

Senator Smith (Colchester): Do you not think there is some significance in the fact that you do have the word "knowingly" four or five lines down?

Mr. Mahoney: I did go into this yesterday. The view we take—and I have consulted with other people on this and they have all expressed the same view—is that the word "obstruct" itself implies knowledge, that it is done knowingly, and that it is not necessary to have that word. However, as I said, this is the sort of thing where I cannot see that any problem would be created if we were faced with an amendment suggesting that we do that.

I raise that at this time because I want also to deal with another point put forward by Mr. Barry. I was pleased he did so, because had he not done so I intended to. It concerns section BII-15. You will recall that in reply to criticism and as part of the desire to respond to problems with the registry we had suggested an amendment to section BII-15. I have to say that I agree with Mr. Barry's criticism of that, and we withdraw the proposed amendment. This illustrates the hazard of attempting to respond rather hurriedly to criticism of an extremely complex bill. This was one of the places where we felt a change should be made, but the change is not a good one. It is something we might correct fairly easily, but I would suggest that we think about it again, which we will have time to do before the next committee meeting, and come back to it. The effect, I think, is as Mr. Barry has suggested, and it is not consistent with the general approach of the bill with respect to ownership qualifications and the obligation to register a ship in Canada.

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Il s'agit là du point essentiel de votre thèse à ce sujet, à savoir qu'en conservant la définition telle qu'elle existe vous conservez un droit pour le Canada qui, sinon, serait perdu?

M. Mahoney: Sous d'autres rapports on pourrait alléguer qu'un navire étranger jouissait de certains droits lorsqu'il se trouvait dans nos eaux territoriales, alors qu'il faisait route vers un port canadien. Nous n'avons maintenant aucune définition, de sorte que la question pourrait peut-être être plaidée dans un sens ou dans l'autre si elle devenait applicable à un délit aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada ou ailleurs. On pourrait dès maintenant plaider dans les deux sens mais, avec cette définition nous conservons au moins ce qui avait toujours été une chose convenue jusqu'au moment où il est possible que nous soyons obligés de penser différemment.

Un des points dont je désirais faire mention en ce qui concerne l'exposé de M. Barry a trait au paragraphe BI-17, à la page 29 où il a proposé que le mot «sciemment» soit ajouté avant le mot «gêner». Nous pensons avoir répondu à cela hier. Toutefois, si un amendement proposant l'inclusion du mot «sciemment» était proposé, nous ne formulerions certainement pas d'objections à cet égard. Nous ne pensons pas qu'il s'agit là d'une chose qui a une importance telle qu'il nous faille proposer nous-mêmes de l'amender.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous ne pensez pas que le fait que le mot «sciemment» se trouve quatre ou cinq lignes plus bas a une certaine importance.

M. Mahoney: J'ai parlé de cela hier. A notre avis—et j'ai consulté d'autres personnes à ce sujet et elles ont toutes exprimé la même opinion—le terme «gêner» implique qu'il y a connaissance, que le geste est posé sciemment et, par conséquent, il n'est pas nécessaire d'employer ce terme. Toutefois, comme je l'ai dit, je crois que si on nous présentait un amendement consistant à introduire ce terme dans le texte, cela ne poserait aucun problème.

Si je parle de cela maintenant, c'est parce que je tiens à traiter d'une autre observation faite par M. Barry. J'ai été heureux qu'il aborde la question concernant l'article BII-15, parce que s'il ne l'avait pas fait, je m'en serais moi-même chargé. Vous vous souviendrez que pour répondre aux critiques formulées et résoudre les problèmes concernant l'immatriculation, nous avons proposé un amendement à l'article BII-15. Je dois avouer que je suis d'accord avec M. Barry lorsqu'il conteste cet amendement, et c'est la raison pour laquelle nous avons rejeté celui-ci. Cela illustre bien le danger auquel nous nous exposons lorsque nous tentons de réagir hâtivement à toute contestation d'un projet de loi extrêmement complexe. C'est là un des points que nous avons cru opportun d'amender, mais l'amendement proposé était maladroit. Il s'agit d'une lacune que nous pourrions combler assez aisément, mais je propose que nous y pensions encore une fois, ce que nous aurons le temps de faire avant la prochaine séance du comité, et y revenions à ce moment-là. Je crois que cet amendement aurait l'effet prévu par M. Barry et que cet effet inconciliable avec les objectifs généraux du projet de loi en ce qui concerne les conditions à remplir en matière de propriété et l'obligation d'immatriculer un navire au Canada.

[Text]

There is one other point that I really feel I must comment on very briefly, and that is Mr. Barry's paraphrasing of my comment on security in relation to forfeiture proceedings. His paraphrase of my comment was that forfeiture was a matter too serious for the courts to decide. I want to make it abundantly clear that that was not my comment, and I really do not think those words should have been put in my mouth.

Senator Smith (Colchester): I think it was just a little bit of hyperbole.

Mr. Mahoney: However, since it is a very unusual thing to say I wanted to draw the committee's attention to the fact that it was not my intention to say that, nor did I say it, nor did I intend anything like it.

The final point I want to deal with on Mr. Barry's comments concerns the marshal of the court having custody of a ship in the forfeiture procedure. During the noon hour I refreshed my memory of the rules of the court. I am sorry that I did not bring them with me, but the copy I have is so unwieldy that I did not want to be burdened with it. Having re-read that provision, I must say that I am still quite satisfied that the Federal Court rule can be made to apply here; that the marshal of the court would, in effect, have access to that rule, because the rule allows an application to the court by any interested party, and in a case such as this I would suggest that the minister is an interested party, in a case of forfeiture. Therefore, the proper procedure with respect to protection and everything else under the Federal Court rules can quite adequately be carried out.

I suppose in a sense Mr. Barry's criticism of the amendments which we suggested in connection with the former sections 73 and 74 of the Canada Shipping Act falls into the same category of caution which I suggested a few moments ago. We are confident that the way we have proposed those amendments solves the problem. Mr. Barry does not seem to feel that that is the case. This is something which we will have an opportunity to look into further.

Mr. Barry also raised some question in connection with the cost of the registry system. With respect to that, I should like to reiterate that when thinking about costs, one must think in terms of a system which covers a substantially broader field than is now covered by the registry system.

Senator Smith (Colchester): At the risk of being critical of what appears to be a matter of subtle policy, one is entitled to look at that from the point of view of whether there is any real advantage in a different kind of registration of small ships and, if so, whether that advantage is worth the extra money.

You will forgive me, perhaps, if I say that it is difficult to avoid the view that the decision was first taken to relieve the Customs and Excise Branch of Revenue Canada from this work and, in justification of that, someone got the idea of including small crafts.

[Traduction]

Il existe un autre aspect du projet de loi au sujet duquel je désire faire quelques brèves observations et il s'agit des remarques que M. Barry a faites sur ce que j'ai dit au sujet du cautionnement dans les cas de confiscation. Il a dit que la confiscation était une question trop sérieuse pour être laissée à la discrétion des tribunaux. Je veux qu'il soit parfaitement clair que ce n'est pas du tout ce que j'ai dit et je ne crois vraiment pas que M. Barry aurait dû me prêter de tels propos.

Le sénateur Smith (Colchester): Je crois qu'il s'agissait simplement d'une hyperbole.

M. Mahoney: Toutefois, comme cela se dit très peu d'habitude, je souhaitais signaler au comité que ce n'était pas mon intention de dire cela, que je ne l'ai pas dit, que je n'avais en vue rien de semblable.

Ma dernière remarque sur les commentaires de M. Barry concerne le prévôt de la cour, chargé de la garde d'un navire confisqué. Pendant l'heure du midi, j'ai parcouru, pour me rafraîchir la mémoire, les règles de la cour. Je suis désolé de ne pas les avoir apportées, mais ma copie est si lourde que je ne voulais pas m'en encombrer. Après avoir relu cette disposition, je dois dire que je suis assez convaincu que la règle de la Cour fédérale peut s'appliquer dans ce cas; que le prévôt de la cour aurait, en fait, accès à cette règle parce qu'elle permet la présentation d'une demande à la cour par n'importe laquelle des parties intéressées, et dans un cas comme celui de la confiscation, je crois que le ministre est l'une de ces parties. En conséquence, la méthode appropriée concernant la protection ainsi que toutes les autres mesures prévues par les règles de la Cour fédérale peuvent certainement être appliquées.

Je suppose que, dans un certain sens, la critique de M. Barry au sujet des modifications que nous avons proposées d'apporter aux anciens articles 73 et 74 de la Loi sur la marine marchande du Canada, requiert la même prudence avec laquelle j'ai conseillé de procéder il y a quelques instants. Nous sommes certains que la façon que nous avons proposé ces modifications résout le problème. M. Barry ne semble pas penser que ce soit le cas. Il s'agit d'une question que nous aurons l'occasion d'étudier plus attentivement.

M. Barry a également soulevé certaines questions au sujet du coût du système d'immatriculation. A ce sujet, je tiens à répéter que, lorsqu'on pense au coût, on doit penser à un système qui s'applique à un domaine sensiblement plus étendu que celui qui relève actuellement du système d'immatriculation.

Le sénateur Smith (Colchester): Au risque de critiquer ce qui semble être une question de politique subtile, on a le droit de considérer cette question en se demandant si un différent genre d'immatriculation pour les petits navires représente un avantage réel et, dans l'affirmative, si cet avantage justifie les dépenses supplémentaires.

Permettez-moi de vous dire qu'il est difficile de ne pas penser que la décision a d'abord été prise de dispenser la Direction des douanes et de l'accise de revenu Canada d'effectuer cette tâche et, à la suite de cette décision, quelqu'un a eu l'idée d'inclure les petites embarcations dans le système.

[Text]

Mr. Mahoney: If indeed it is a question of it costing more, one would have to compare the cost of the system being carried on by the Department of National Revenue as opposed to this cost.

Senator Smith (Colchester): Yes, but in dealing with your assertion that in considering the cost one would have to consider the additional advantages, or alleged advantages, that the new system would produce, one would have to determine whether there is in fact any value to that improvement, if there is an improvement.

Mr. Mahoney: That is quite so. There is one other caution I would suggest with respect to that, that being when such a cost comparison is made, it should be made with the cost of maintaining the registry system as it was maintained a few years ago by the Customs and Excise Branch. What has been happening, of course, is that Customs and Excise have in fact been consolidating the registry. I think at an earlier hearing I made some comment with respect to that in answer to a question from you, Senator Smith.

Senator Smith (Colchester): Yes, I believe you said they had already reduced the number from something in excess of 100 to 69.

Mr. Mahoney: Yes. So, to get a true cost comparison, one would have to go back to the total port registry system vis-à-vis the central system rather than the reduced service which is now being provided.

Senator Smith (Colchester): I do not know that that is so. What we are talking about is changing from what now exists to something else. It seems to me that the basis of comparison should be the proposed system and the system currently in place.

Mr. Mahoney: That is true, senator, except that at the time these provisions were first framed, the comparison was with the larger system. This legislation has been in the works for quite a few years now.

Senator Smith (Colchester): Perhaps the situation has so improved that this change is no longer justified.

Senator Langlois: Mr. Mahoney, is it not a fact that this reduction in ports of registry by Revenue Canada started long before this bill was ever thought of?

Mr. Mahoney: I do not believe so, senator.

Senator Langlois: I can recall Revenue Canada reducing the number of ports of registry in the province of Quebec about 20 years ago.

Mr. Mahoney: There may well have been a movement in that direction some time ago, yes, but there was a further movement to do so about the time that this bill was first introduced. There may well have been such a spurt 20 years ago. I have no knowledge of that.

The Chairman: I am going to use my prerogative as chairman of the committee to call an end to today's meeting. We will be meeting again in two or three weeks. In the meantime, all interested parties will receive copies of these proceedings so

[Traduction]

M. Mahoney: Si, en fait, il s'agit de l'augmentation de son coût, on devra comparer le coût du système appliqué actuellement par le ministère du Revenu national, par opposition au coût en question.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui, mais en examinant votre affirmation et en étudiant le coût on devra étudier les avantages supplémentaires, ou les avantages présumés, qu'entraînera le nouveau système, on devra établir si cette amélioration est en fait rentable, s'il y en a une.

M. Mahoney: C'est tout à fait exact. Il y a une autre précaution à prendre lorsqu'on procède à ce type de comparaison des coûts; il faudrait tenir compte du coût du maintien du système d'enregistrement au port tel qu'il était administré il y a quelques années par la Direction des douanes et accises. Ce qui s'est produit, c'est que les Douanes et Accise ont, naturellement, centralisé le bureau d'enregistrement. Je pense qu'à une séance antérieure j'ai fait quelques commentaires à ce sujet, en réponse à une de vos questions, sénateur Smith (Colchester).

Le sénateur Smith (Colchester): Oui, je crois que vous avez dit qu'on en avait déjà réduit le nombre, au-delà de 100 à 69.

M. Mahoney: Oui. Et pour en arriver à une comparaison des coûts véritables, il faudrait en revenir au système complet d'enregistrement au port et le comparer à un système central plutôt qu'au service réduit présentement offert.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne sais pas si c'est le cas. Nous parlons actuellement de remplacer un système qui existe aujourd'hui par un autre système. Il me semble que la comparaison devrait se faire entre le système proposé et le système actuellement en place.

M. Mahoney: C'est exact, sénateur, sauf qu'au moment où ces dispositions ont d'abord été conçues, la comparaison était en fonction d'un système plus important. Cette mesure législative est sur le métier depuis quelques années déjà.

Le sénateur Smith (Colchester): La situation s'est peut-être tellement améliorée que ce changement n'est plus justifié.

Le sénateur Langlois: Monsieur Mahoney, n'est-il pas vrai que cette fermeture de ports d'enregistrement par Revenu Canada a commencé bien avant qu'on ait même songé à ce bill?

M. Mahoney: Je ne crois pas, sénateur.

Le sénateur Langlois: Je me rappelle que Revenu Canada a fermé un certain nombre de ports d'enregistrement dans la province de Québec, il y a environ 20 ans.

M. Mahoney: Oui, cette tendance s'est peut-être manifestée il y a quelque temps, mais elle était plus marquée à l'époque où ce projet de loi avait été présenté pour la première fois. On avait peut-être sérieusement envisagé cela il y a 20 ans, mais je ne le sais pas exactement.

Le président: Je vais faire usage de mon privilège de Président du Comité pour lever la séance. Nous nous réunirons à nouveau dans deux ou trois semaines; en attendant, tous les intéressés recevront des exemplaires de ces délibérations, afin

[Text]

that they can further study all of the explanations that have been given. We will ask that officials of the Department of Transport appear when we next meet, to provide the committee with answers to the questions that have been asked in today's proceedings as well as previous proceedings.

Senator Burchill: Mr. Chairman, the Department of National Revenue is also involved in this.

The Chairman: In that case, we will also invite officials of that department.

We shall adjourn now to the call of the Chair.

The committee adjourned.

[Traduction]

qu'ils puissent examiner de près toutes les explications qui ont été données ici. Nous demanderons qu'à la prochaine séance, les fonctionnaires du ministère des Transports répondent devant le Comité aux questions qui ont été posées lors de la séance d'aujourd'hui aussi bien que dans des réunions antérieures.

Le sénateur Burchill: Monsieur le président, le Revenu national est aussi en cause.

Le président: Dans ce cas, nous inviterons aussi des représentants de ce ministère.

Nous levons la séance jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le Comité suspend ses travaux.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code);

Mr. Raynold Langlois, Counsel, on behalf of the following Associations:

The . Lawrence Shipowners' Association Inc.

AND

the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England;

Mr. Gerald Barry, Counsel, Dominion Marine Association .

Du ministère des Transports:

M. J. J. Mahoney, conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime)

M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom des Associations suivantes:

l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc.

ET

la *United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England*

M. Gerald Barry, avocat-conseil de la *Dominion Marine Association*.

CA1 YC19

-93

Government
Publications



Second Session
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Deputy Chairman
The Honourable MAURICE BOURGET, P.C.

Vice-président
L'honorable MAURICE BOURGET, C.P.

Tuesday, August 2, 1977

Le mardi 2 août 1977

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Sixth proceedings on Bill C-41 intituled:

Sixième séance concernant le Bill C-41 intitulé:

“An Act to provide a maritime code for Canada and to
amend the Canada Shipping Act and other Acts in
consequence thereof”.

«Loi établissant un Code maritime du Canada et
modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine
marchande du Canada et d'autres lois.»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*

The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Wednesday, May 18, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cook, seconded by the Honourable Senator McIlraith, P.C., for the second reading of the Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lang moved, seconded by the Honourable Senator Paterson, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 18 mai
1977:

«Suivant l'Ordre du jour le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cook, appuyé par l'honorable sénateur McIlraith, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lang propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, AUGUST 2, 1977

(14)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m., the Deputy Chairman, the Honourable Maurice Bourget, presiding.

Present: The Honourable Senators Bonnell, Bourget, Burchill, Cottreau, Denis, Eudes, Flynn, Graham, Langlois, McElman and Molgat. (11)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Molson and van Roggen. (3)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to further consider Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

Witnesses: Mr. F. O. Gerity, Q.C., and Mr. Jean Brisset, Q.C., Members of the Special Committee on Substantive Shipping Legislation, Canadian Bar Association; Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport, (Maritime Code), Department of Transport; Mr. Raynold Langlois, Counsel for the St. Lawrence Shipowner's Association Inc., AND The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; Mr. C. T. Wood, Acting Vice-President (Recreation), Canadian Yachting Association; Mr. Gerald P. Barry, Counsel for the Dominion Marine Association; Mr. Hartley F. Purvis, Chief, Operational Policy Customs and Excise, Department of National Revenue.

Mr. Gerity made a statement.

Mr. Brisset made a statement.

Mr. Mahoney made a statement and answered questions.

At 12.50 p.m. the Committee adjourned until 2.30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(15)

At 2.30 p.m. the Committee resumed its consideration of the above subject.

Present: The Honourable Senators Bourget, Burchill, Denis, Eudes, Graham, Langlois, Lucier, McElman, Riley and Smith (*Colchester*). (10)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator van Roggen.

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed its examination of the witness from the Department of Transport, Mr. J. J. Mahoney, following

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 2 AOÛT 1977

(14)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable Maurice Bourget (vice-président).

Présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Bourget, Burchill, Cottreau, Denis, Eudes, Flynn, Graham, Langlois, McElman et Molgat. (11)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Fournier, (*Madawaska-Restigouche*), Molson et van Roggen. (3)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité poursuit l'étude du bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Témoins: M. F. O. Gerity, c.r., et M. Jean Brisset, c.r., membres du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du barreau canadien; M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime), ministère des Transports; M. Raynold Langlois, avocat-conseil, au nom de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc., ET de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; M. C. T. Wood vice-président intérimaire, Fédération canadienne de Yachting (Division de plaisance); M. Gerald P. Barry, avocat-conseil de la Dominion Marine Association; M. Hartley F. Purvis, chef, Division de la politique opérations, ministère du Revenu national, Douanes et Accise.

M. Gerity fait une déclaration.

M. Brisset fait une déclaration.

M. Mahoney fait une déclaration et répond aux questions.

A 12 h 50 le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(15)

A 14 h 30, le Comité poursuit l'étude du sujet susmentionné.

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Burchill, Denis, Eudes, Graham, Langlois, Lucier, McElman, Riley et Smith (*Colchester*). (10)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur van Roggen.

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité poursuit l'interrogation du témoin du ministère des Transports, M. J. J. Mahoney, puis il entend l'exposé de

which it heard the submission of Mr. Raynold Langlois, Counsel. The Committee then heard the submission of Mr. Gerald P. Barry.

Mr. Hartley F. Purvis then answered questions put to him by the Committee.

At 5.55 p.m. the Committee adjourned until 8.00 p.m. this day.

EVENING SITTING

(16)

At 8.25 p.m. the Committee resumed its consideration of the above subject.

Present: The Honourable Senators Bourget, Eudes, Langlois, McElman, Molgat, Riley, Smith (*Queens-Shelburne*) and Sparrow. (8)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Boza and van Roggen. (2)

The Committee proceeded with its consideration of the above Bill.

Witness: Mr. Robert Bergeron, Legislative Counsel, Department of Justice.

Mr. Bergeron made an opening statement with respect to certain amendments to the French version of the Bill that had been Agreed to and approved, by the Department of Justice. After discussion, and upon Motion of the Honourable Senator Langlois, it was *Resolved* to adopt the said amendments.

Ordered,—That the correspondence exchanged between the Clerk of the Committee and Officials of the Departments of Transport and National Revenue, Customs and Excise, be annexed to these Proceedings (*See Appendices "A" and "B"*).

At 10.10 p.m. the Committee adjourned until Wednesday, August 3, 1977 at 9.30 a.m.

ATTEST:

M. Raynold Langlois, avocat-conseil. Le Comité entend ensuite l'exposé de M. Gerald P. Barry.

M. Hartley F. Purvis répond ensuite aux questions des membres du Comité.

A 17 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à vingt heures.

SÉANCE DU SOIR

(16)

A 20 h 25, le Comité reprend l'étude du sujet susmentionné.

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Eudes, Langlois, McElman, Molgat, Riley, Smith (*Queens-Shelburne*) et Sparrow. (8)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Boza et van Roggen (2).

Le Comité poursuit l'étude du bill.

Témoin: M. Robert Bergeron, conseiller législatif, ministère de la Justice.

M. Bergeron fait une déclaration préliminaire au sujet de certains amendements apportés à la version française du bill, et qui ont été acceptés et approuvés par le ministère de la Justice. Après discussion, et sur motion de l'honorable M. Langlois, il est décidé d'adopter lesdits amendements.

Il est ordonné,—Que la correspondance échangée entre les greffiers du Comité et les hauts-fonctionnaires du ministère des Transports et du ministère du Revenu national, Douanes et Accise soit annexée aux délibérations de ce jour (*Voir appendices «A» et «B»*).

A 22 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 3 août 1977, à 9 h 30.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, August 2, 1977

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-41, to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof, met this day at 9.30 a.m. to give further consideration to the bill.

Senator Maurice Bourget (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Deputy Chairman: Honourable senators, the chairman is unavoidably absent this morning, with the result that I have been asked to chair the meeting.

Our witnesses this morning are Mr. Jean Brisset, Q.C., and Mr. F. O. Gerity, Q.C., both of whom appear on behalf of the Special Committee on Substantive Shipping Legislation, Canadian Bar Association. Also appearing is Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel (Maritime Code) to the Minister of Transport.

I understand that both Mr. Brisset and Mr. Gerity have some opening remarks, following which I shall call upon Mr. Mahoney for comments.

Mr. Francis O. Gerity, Q.C., Member Special Committee on Substantive Shipping Legislation, Canadian Bar Association: Mr. Chairman, honourable senators, I intend to speak only briefly as to the reasons which bring us here. The Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association, sometimes called the Permanent Committee, has been together, as to three of its members, including the chairman, for 10 years. The committee, in the public interest, examines all proposed shipping legislation and endeavours, to the best of its ability, to have such legislation amended where required.

The bill now before this committee originated almost four years ago in the form of Bill C-216. In connection with that bill, the original committee—that is to say, the chairman, Maître Brisset, and myself—not only had meetings with those in charge of the legislation, but, in addition, wrote two papers commenting on various aspects of the proposed measure, which resulted in some 30 amendments being made to the succeeding bill, Bill C-61, following the withdrawal of Bill C-216.

Having been apprised of the meetings of this committee held in June and July, the chairman of the Canadian Bar Association committee, Maître Brisset, and myself met with Mr. Mahoney for two days last week and concurred with his proposals in some 23 short amendments to various clauses of the bill, most of which are for the purpose of clarity. There are, of course, publications indicating the nature of the remainder of the proposed code, now running to Book IV.

In conclusion, I would invite the attention of this committee to an article in the *Economist* dated July 29 which, I believe, was reprinted in the *Globe and Mail* at page 17, entitled "In Peril on the Seas."

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 2 août 1977

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour poursuivre l'étude du bill C-41, Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois.

Le sénateur Maurice Bourget (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, le président est malheureusement absent ce matin si bien que l'on m'a demandé de présider cette réunion.

Nous accueillons ce matin M. Jean Brisset, c.r. et M. F. O. Gerity, c.r., qui comparaissent tous deux au nom du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien. Nous accueillons également M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime).

Je crois savoir que MM. Brisset et Gerity ont des déclarations préliminaires à faire et à la suite de leurs remarques je demanderai à M. Mahoney d'exposer son point de vue.

M. Francis O. Gerity, c.r., membre du comité spécial sur le droit positif sur la navigation, association du Barreau canadien: Monsieur le président, honorables sénateurs, je n'ai pas l'intention de parler longuement sur les raisons qui nous amènent ici. Le Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du barreau canadien, appelé parfois le Comité permanent, existe depuis dix ans. Trois de ses membres, et notamment le président, en font partie depuis le même nombre d'années. Le Comité examine, dans l'intérêt public, tout projet de loi sur la navigation et tente, du mieux qu'il peut, de faire modifier la loi lorsqu'il l'estime nécessaire.

Le projet de loi qu'étudie actuellement ce Comité a été déposé il y a quatre ans sous le nom de bill C-216. A cet égard, le Comité initial—c'est-à-dire le président, M^e Brisset, et moi-même—ne s'est pas seulement contenté de rencontrer ceux qui étaient responsables de ce projet de loi, mais a rédigé deux documents sur les divers aspects des mesures proposées, ce qui entraîna l'adoption de trente amendements au projet de loi qui suivit le bill C-61, à la suite du retrait du bill C-216.

Ayant pris connaissance des réunions que ce Comité a tenues en juin et en juillet, le président du Comité de l'Association du Barreau canadien, M^e Brisset, et moi-même avons rencontré M. Mahoney durant deux jours la semaine dernière et avons approuvé ses propositions portant sur quelque 23 amendements à divers articles du projet de loi, dont la plupart uniquement par souci de clarté. Il existe naturellement des publications qui portent sur le reste du projet de Code qui en est à son quatrième livre.

En conclusion, je voudrais attirer l'attention du Comité sur un article publié dans *The Economist* du 29 juillet, qui je crois, a été ré-imprimé dans le *Globe and Mail* à la page 17, et qui s'intitule «In Peril on the Seas».

[Text]

I think the completion of this code in somewhat more rapid fashion than has been the case hitherto is essential if we are to control those large sections of ocean and territorial waters which take part in what that article calls the "largest grab" to date. The Law of the Sea Conventions have failed and have been postponed until March, 1978, and it appears that positions will have become crystalized by that time as to the large areas of ocean and so-called territorial seas that will be taken over. It is essential, in my view, and I so submit for your consideration, Mr. Chairman and senators, that we have adequate policing power for that purpose, and, whatever might be the immediate fate of this bill, I sincerely trust that we will move with some rapidity to complete the Maritime Code.

I should add, Mr. Chairman, that we will be available to answer any questions that you, Mr. Chairman, or honourable senators may have. Thank you.

The Deputy Chairman: Mr. Brisset, you have something to add to that?

Mr. Jean Brisset, Q.C., Chairman, Special Committee on Substantive Shipping Legislation, Canadian Bar Association: Honorables sénateurs, mon nom est Jean Brisset. Je n'ai réellement rien à ajouter aux remarques de M. Gerity, sauf que je dois vous souligner que notre travail, en rapport avec le projet de loi devant vous, a commencé en 1973 lorsque le projet de loi C-216 a été présenté la première fois. Le travail que nous avons fait, à ce moment-là, a résulté en plusieurs amendements qui ont été apportés dans le projet original,—si ma mémoire est bonne, quelque trente à trente-cing amendements, dont quelques-uns étaient d'importance.

Comme l'a dit M. Gerity, après que les autres témoins auront été entendus, nous sommes à la disposition du comité, si les membres désirent poser quelques questions en regard des amendements qui seront proposés devant vous.

Le vice-président: Merci, monsieur Brisset.

Now I think we should call upon Mr. Mahoney to present his amendments. I understand that that is the purpose of your presence, Mr. Mahoney, so that you may present the amendments. I also understand that the members of the committee have received copies of the amendments proposed by Mr. Mahoney.

Before we hear Mr. Mahoney, I should point out that the committee has received two letters, one from the Deputy Minister of National Revenue, Mr. Connell, and the other from the Deputy Minister of Transport, Mr. Cloutier. Perhaps we could have a motion to have these two letters printed as part of our proceedings today.

It is moved by Senator Burchill and seconded by Senator Flynn that these two letters be printed as part of our proceedings.

(For text of letters see appendices "A" and "B".)

Copies of these letters will be distributed to all members of the committee.

Now, Mr. Mahoney, we would like to hear what you have to say.

Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel (Maritime Code) to the Minister of Transport: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

Je pense qu'il est essentiel que ce Code soit achevé plus rapidement que cela n'a été le cas jusqu'à présent si nous devons exercer un contrôle sur ces vastes zones océaniques et ces eaux territoriales qui font partie de ce que l'article appelle «l'apparement le plus important» à ce jour. Les conventions sur le droit de la mer ont échoué et ont été reportées au mois de mars 1978 si bien que les positions se seront vraisemblablement cristallisées à cette date en ce qui concerne la possession des vastes zones océaniques et ce que l'on appelle les eaux territoriales. A mon avis, il est essentiel, et je vous demande d'y penser, monsieur le président et sénateurs, que nous disposions d'une marge de manœuvre suffisante et, quel que puisse être le sort immédiat de ce projet de loi, j'espère que ce Code maritime sera achevé rapidement.

Je voudrais ajouter, monsieur le président, que nous répondrons avec plaisir à toutes les questions que vous ou les honorables sénateurs voudront bien nous poser. Merci.

Le vice-président: Monsieur Brisset, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Jean Brisset, c.r., président du comité spécial sur le droit positif sur la navigation, association du Barreau canadien: Honourable senators, I am Jean Brissett. I have nothing to add to Mr. Gerity's comments, but I would like to point out that the work we have accomplished in relation to this bill started in 1973 when Bill C-216 was tabled for the first time. At that time, we brought several amendments to the original bill, if I remember well, some thirty to thirty-five amendments, some of which were substantial.

As Mr. Gerity mentioned, we are ready to answer any questions the members of the Committee may want to ask in relation to the proposed amendments, after the other witnesses have been heard.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Brisset.

Je pense que nous devrions maintenant demander à M. Mahoney de nous présenter ses amendements. Je crois que là est le but de votre présence, Monsieur Mahoney. Je crois également savoir que les membres du Comité ont reçu des copies des amendements que vous proposez.

Avant de lui donner la parole, je voudrais faire remarquer que le Comité a reçu deux lettres, une de M. Connell, sous-ministre du Revenu national, et l'autre de M. Cloutier, sous-ministre des Transports. Je demanderai à quelqu'un de déposer une motion pour que ces deux lettres soient imprimées dans nos délibérations d'aujourd'hui.

Le sénateur Burchill, appuyé par le sénateur Flynn, propose que ces deux lettres soient insérées aux procès-verbal et témoignages de ce jour.

(Voir les appendices «A» et «B».)

Des copies de ces lettres seront distribuées à tous les membres du Comité.

Monsieur Mahoney, vous avez la parole.

M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime): Merci, monsieur le président.

[Text]

The Deputy Chairman: If I may interrupt you for a moment, I suppose that every member of the committee has received a kit. If you have, please keep it and bring it to every meeting of the committee.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, before I begin with a number of amendments which the department would like to suggest, perhaps I should refer very briefly to the letter to the chairman of the committee from the Deputy Minister of Transport, to point out that the information which was requested with regard to the cost of operating the registry system at the present time is contained in that letter on the first page. On the second page of that letter the deputy minister explains that the precise cost of operating the registry system, as envisaged by Bill C-41, cannot be foretold with any degree of accuracy at the moment. I am quite prepared to answer any questions that the members of the committee may have with respect to that aspect of Mr. Cloutier's letter, and perhaps I should leave it at that for the time being until the members of the committee have had an opportunity to read the letter to see if there are any further questions they wish to ask.

The Deputy Chairman: I would point out also that Senator Smith (Colchester) was very interested in that particular point. In view of the fact that he will not be here until this afternoon, perhaps I might suggest that we leave that particular point for discussion until this afternoon, when Senator Smith will be here. That does not prevent any member from asking questions about it before that time, but my suggestion is that we should not complete our discussion on that point until Senator Smith is here.

Mr. Mahoney: I should say with respect to this package of amendments which you have before you that I regret the delay in getting them to you but, as Mr. Gerity mentioned, we were only able to meet with the bar committee last week and the amendments had to be worked out as a result of those meetings, with the usual problems of getting material typed and put in a proper form to present to the committee. Unfortunately, they only reached the clerk of the committee early this morning.

I notice in looking at them—and I should draw your attention to this—that apparently two different persons collated the material for these amendments, and therefore the package of amendments which you have seems to begin at page 47 of the bill. In fact, there are amendments to earlier clauses, and if you turn fairly quickly to the package of amendments you will come to an amendment which at the top is headed "Page 9". Apparently, the persons who collated the material put the amendments in the wrong order, but they are in two groups, so that amendment beginning with page 9 is the first in consecutive order in the bill, and it goes through to the end of the package and then we begin again at the beginning, which is page 47.

I would like to deal with these amendments in that order—that is to say, as they appear in the bill, so that we begin with the first one on page 9. You may recall that section 52 of the Canada Shipping Act has caused a good deal of difficulty, and that in the earlier package of amendments which we have proposed, and which is now superseded by this package, we

[Traduction]

Le vice-président: Si je puis me permettre de vous interrompre un instant, je voudrai dire aux membres du Comité qu'ils ont dû recevoir un dossier. Dans l'affirmative, gardez-le et apportez-le à chaque réunion du Comité.

M. Mahoney: Monsieur le président, avant de discuter des amendements que le ministère voudrait proposer, je voudrais faire quelques brèves remarques au sujet de la lettre adressée par le sous-ministre des Transports au président du Comité. Je voudrais vous dire que les renseignements que vous aviez demandés au sujet du coût d'exploitation du système d'immatriculation figurent à la première page de la lettre. À la deuxième page, le sous-ministre explique que le coût précis d'exploitation de ce système, tel que l'envisage le bill C-41, ne peut pas être fixé avec exactitude à l'heure actuelle. Par ailleurs, je suis tout à fait prêt à répondre aux questions que les membres du Comité voudront bien poser en ce qui concerne cette partie de la lettre de M. Cloutier mais je devrais peut-être laisser ce sujet de côté en attendant que les membres du Comité aient eu l'occasion de lire la lettre.

Le vice-président: Je voudrais préciser que le sénateur Smith (Colchester) s'intéressait beaucoup à ce point. Comme il ne sera présent que cet après-midi, je propose que nous l'attendions. Cela n'empêche évidemment personne de poser des questions à ce sujet dès maintenant mais nous ne devrions pas achever notre discussion sur ce point avant que le sénateur Smith ne soit ici.

M. Mahoney: Je regrette de n'avoir pu vous faire parvenir ces amendements plus tôt mais, comme M. Gerity l'a mentionné, nous n'avons pu rencontrer le Comité du Barreau canadien que la semaine dernière, il a ensuite fallu rédiger ces amendements sans parler des problèmes habituels de frappe et de rédaction. Malheureusement, nous n'avons pu les faire parvenir au greffier du Comité que tôt ce matin.

En les regardant, je remarque—et je voudrais attirer votre attention sur ce point—que deux personnes différentes ont apparemment assemblé les documents nécessaires et par conséquent les amendements que vous avez devant vous semblent commencer à la page 47 du projet de loi. En fait, il existe des amendements aux articles précédents et si vous tournez rapidement les pages, vous verrez qu'il a un amendement dont le titre s'intitule «Page 9». Apparemment, les personnes qui ont assemblé les documents ont mal classé les amendements. Ils sont divisés en deux groupes et l'amendement de la page 9 est le premier du projet de loi et ainsi de suite jusqu'à ce que nous revenions à la page 47.

Je voudrais discuter de ces amendements dans cet ordre—c'est-à-dire comme ils apparaissent dans le projet de loi. Nous allons donc commencer avec le premier qui se trouve à la page 9. Vous vous souvenez peut-être que l'article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada avait créé de nombreuses difficultés et que dans les amendements précédents que nous

[Text]

had suggested the possible amendment to that section, the objective being to ensure that the meaning of section 52, as it appears in the Maritime Code, is precisely the same as section 52 of the Canada Shipping Act, except that the references to registration have been changed from "Canada Shipping Act" to "Maritime Code". So, when this matter was discussed with the committee—and I should say that when I refer to "committee" in this context I am referring to the committee of the Canadian Bar Association—we came to the conclusion that the amendment, as we had proposed it earlier, did not do the job as specifically as it needed to be done.

We agree with the comments that Mr. Langlois and Mr. Barry have made with respect to this section. There has been a failure here to make the section read precisely as it should read. We therefore feel that the amendment we are proposing now will accomplish that purpose. All that needs to be done, if you look at line 24 of section 52 on page 9, after the first word, "interest", is to add the words "therein of". In other words, the line which now reads "interest in or against the ship or interest of" is changed to read simply "interest therein of", and the word "therein" in that case refers to the ship.

I do not propose to spend a great deal of time on each of these sections individually, unless there are questions with respect to them. As Mr. Gerity and Maître Brisset have indicated, they are also prepared to answer questions with respect to them. Perhaps, if I go through them fairly briefly, we can then consider the questions better at that stage.

Senator Denis: What of the French version?

Mr. Mahoney: The French version is contained in the same form, senator. With respect to the package of amendments before you, each amendment is put in English and in French.

For the second amendment we go to page 11 of the bill. This amendment is one which was not proposed by anyone objecting to the bill; it is simply something we feel is an error which should be corrected, in keeping with the division between the registration of large ships, the registration of small craft and the identification system for small vessels, which makes up the three-layer system.

In reviewing the material, we came to the conclusion that there would be a gap created which might require all ships under ten meters in length to be registered as small craft, and that would conflict with the other provisions which make it possible for such vessels in some cases to receive only an identifying number. The purpose of this amendment, therefore, is simply to delete the last few lines of section 7(1), which read: "... and an application for registration thereof as a Canadian registered small craft shall thereupon be filed with the Registrar".

The reason that those words should be deleted is that it may not be an application for a registered small craft but may simply be an application for an identification number.

[Traduction]

avons proposés, et qui sont maintenant remplacés par ceux-ci, nous avons proposé un amendement à cet article, l'objectif étant de s'assurer que l'interprétation de l'article 52, tel qu'il figure dans le Code maritime, soit précisément la même que l'article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada, sauf que la Loi sur la marine marchande du Canada, a été remplacée par le Code maritime lorsqu'il est question d'immatriculation. Ainsi, lorsque ce sujet a été abordé avec le Comité—et je devrais dire que lorsque je parle du «Comité» je veux parler du Comité de l'Association du Barreau canadien—nous en sommes arrivés à la conclusion que l'amendement, que nous avons proposé précédemment, n'avait pas la portée qu'on voulait lui donner.

Nous approuvons les commentaires de M. Langlois et M. Barry en ce qui concerne cet article. Jusqu'à présent, on n'avait pas réussi à le rédiger comme il le fallait. Nous estimons donc que l'amendement que nous proposons maintenant accomplira cet objectif. Il suffit alors de remplacer les lignes 25 et 26 de l'article 52, page 9, par ce qui suit: «créances, droits ou intérêts dans ou sur le navire de tout autre créancier du débiteur».

Je ne veux pas consacrer beaucoup de temps à chacun de ces articles à moins que vous n'avez des questions à poser. Comme l'ont dit M. Gerity et M^e Brisset, ils sont également prêts à répondre à vos questions. Je vais les passer en revue brièvement et nous pourrions alors répondre à vos questions.

Le sénateur Denis: Et la version française?

M. Mahoney: C'est la même chose pour la version française, sénateur. En ce qui concerne les amendements que vous avez devant vous, ils figurent en anglais et en français.

Le deuxième amendement se trouve à la page 11 du projet de loi. Cet amendement n'a été proposé par personne; nous estimons simplement qu'il s'agit d'une erreur, qu'il faut corriger afin de respecter le régime à trois paliers, notamment l'immatriculation des gros navires, l'immatriculation des petites embarcations et le système d'identification des petites embarcations.

En examinant cet article, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il pourrait y avoir une lacune qui exigerait que tous les navires mesurant moins de 10 mètres de longueur soient immatriculés à titre de petite embarcation ce qui entrerait en conflit avec les autres dispositions qui permettent à ces navires de n'avoir dans certains cas qu'un numéro d'identification. Par conséquent, le but de cet amendement est simplement de supprimer les dernières lignes du paragraphe 7(1) qui dit: «... et une demande d'immatriculation sous pavillon canadien à titre de petite embarcation les concernant doit alors être déposée auprès du conservateur».

Ces termes doivent être supprimés car il pourrait ne pas s'agir d'une demande d'immatriculation à titre de petite embarcation mais tout simplement d'une demande de numéro d'identification.

[Text]

The third amendment suggested refers to page 24 of the bill. It deals with section BI-9 of the bill. This is a section which has been discussed in some detail, and it is concerned with the notice of proceedings which must be given when there is a civil action against a foreign registered ship. We had pointed out, after the points raised by Mr. Langlois and Mr. Barry, that this was intended to apply in civil actions, only in actions *in rem*. We discussed this matter further with the Bar committee and came to the conclusion that in addition, of course, the section applies where there is a charge against the master or owner. We came to the conclusion that the words were a trifle misleading and that it could imply that where there is an action, as we say *in personem*, a civil action against the master or owner, that such notice would have to be given. That was not the intention. That notice need only be given in the case of an action *in rem*, a civil action *in rem*, or in the case of a master or owner charged with an offence. Therefore, this amendment would clarify that by adding the words "or any proceedings in respect of an offence against this Code or any other Act of Parliament are taken against the master or owner . . ." It is simply a question of clarification.

Senator Flynn: Would there be cases in which there would be no consular representative or consular office for a state?

Mr. Mahoney: I should add, Senator Flynn, that one of the objections raised to this section is addressed to that very point—that we have not pinpointed where the notice need be given. It has been said that because of that one might have to notify the consular officer somewhere outside the country. In the original version of this we felt that, since we can only write legislation for Canada, it would be accepted that it would be the nearest consular officer in Canada. However, as you may have noticed, we have added the words "in Canada".

Senator Flynn: My question was directed to what the position would be if there were none.

Mr. Mahoney: If there is none, then no notice can be given.

The purpose of this section originally was to cover a situation which had arisen on a couple of occasions in which ships had been arrested and had eventually been sold by the court, purchased by Canadians, and then when the purchasers went to the registrar the registrar said, "Well, we have to get a certificate of de-registration from the former registry." In one case it was Panama, and Panama refused to de-register the ship on the grounds that there were registry fees owing to the registrar in Panama and that no notice had been given to the consular officer. That is the sort of thing we want to correct. We want to make sure that that notice is given so that there can be no subsequent problems.

[Traduction]

Le troisième amendement figure à la page 24 du projet de loi et traite de l'article BI-9. Il s'agit là d'un article qui a fait l'objet de longues discussions et qui porte sur l'avis de procédure écrit qui doit être remis en cas de procédures civiles intentées contre un navire immatriculé à l'étranger. Nous avons fait remarquer, à la suite des questions soulevées par M. Langlois et Barry, que cette mesure était réservée aux procédures civiles dans les seuls cas d'actions réelles. Nous avons discuté plus en détail de cette question avec le Comité du Barreau et nous en sommes arrivés à la conclusion que de surcroît, bien entendu, cet article s'applique aussi dans le cas où une accusation est portée à l'endroit des capitaines ou du propriétaire. Nous avons également estimé que le libellé de l'article pouvait quelque peu prêter à confusion et que l'on pourrait comprendre qu'il faille donner l'avis de procédure dans le cas d'une procédure qui, comme nous le disons, portant sur une personne, d'une procédure civile engagée à l'encontre du capitaine ou du propriétaire. Ce n'est pas l'objectif visé par cet article. L'avis de procédure ne doit être donné que dans le cas d'une action réelle, d'une procédure civile réelle, ou bien dans le cas où le capitaine ou le propriétaire est inculqué d'infraction. Par conséquent, cette modification serait beaucoup plus claire si l'on y ajoutait: «navire immatriculé à l'étranger ou des procédures au sujet d'une infraction au présent Code ou à toute autre loi du Parlement sont prises contre le capitaine ou le propriétaire . . . ». Il s'agit simplement là d'une précision.

Le sénateur Flynn: Existe-t-il des cas où il n'y a pas de fonctionnaire consulaire ni de consulat?

M. Mahoney: Permettez-moi d'ajouter, sénateur Flynn, qu'une des objections à cet article porte sur ce cas en particulier, c'est-à-dire sur le fait que nous n'avons pas précisé les cas où il n'est nul besoin de donner l'avis de procédure. D'aucuns ont prétendu que cette état de chose pourrait obliger certains intéressés à notifier un fonctionnaire consulaire à l'étranger. Dans la version originale du libellé, il nous est apparu que, puisque nous pouvons légiférer uniquement pour le Canada, il serait logique d'aviser le fonctionnaire consulaire le plus proche du Canada. Comme vous l'avez toutefois remarqué, nous avons rajouté les mots «au Canada».

Le sénateur Flynn: La question que je posais portait sur le cas où il n'y en aurait pas.

M. Mahoney: S'il n'y en a pas, aucun avis de procédure ne peut être donné.

L'objectif premier de cet article était de régler une situation, qui s'est, ou demeurant, présenté à plusieurs reprises, dans le cadre de laquelle des navires avaient été arraisonnés et vendus par le tribunal et ensuite rachetés par des Canadiens et lorsque les acheteurs se sont rendus chez le conservateur, ce dernier leur a déclaré qu'il fallait au préalable obtenir un certificat d'annulation d'immatriculation émanant du conservateur antérieur. Dans l'un des cas, il s'agissait du Panama, et les autorités panamiennes ont refusé de délivrer ce certificat pour des raisons de frais d'immatriculation en souffrance à acquitter au Panama et qu'en plus, aucun avis n'avait été donné au fonctionnaire consulaire. C'est précisément ce genre de situation que nous voulons rectifier. Nous voulons nous assurer que

[Text]

Senator Flynn: My point is that if there is no consular officer this does not say what we should do.

Mr. Mahoney: If there is no consular officer in Canada, then a foreign registry can hardly complain if notice has not been given to it.

Senator Flynn: May I ask Mr. Brisset and Mr. Gerity if they are satisfied with the amendment as it is?

Mr. Gerity: Well, in respect of the fact that one might not find a consular representative handy, the master is, of course, in communication with his owners and with the foreign country in which his ship is registered. With modern communications one he should have no difficulty in apprising the representative of Yugoslavia that his ship is being held by the Canadian authorities. But to impose on us the burden of serving an official paper would mean an inordinate delay of 10, 15 or perhaps 20 days. Mr. Brisset may not agree with me.

Senator Flynn: I appreciate that, but I was wondering if the drafting was satisfactory. Do we know that we do not have to give that notice when there is no consular officer?

Mr. Brisset: That seems to be the conclusion to be drawn from the drafting, as it reads. I do not know whether such cases present themselves very frequently.

Senator Flynn: Perhaps not. I was just wondering whether we should say "if any".

Senator van Roggen: Mr. Chairman, I was wondering whether a simple addition "or, in the case that such consular officer does not exist, in such manner as the court may direct". It would be simple for the judge to say, "Well, there is no consular officer, and it could be sent by double registered mail—

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, with respect, the result of what Senator van Roggen is suggesting could provide serious complications, I would think. It would mean that if there was no consular officer, in cases where there is an offence, for example, the department would have to apply to a court to find out where notice should be given. The words here are very simple. The effect, I agree, is exactly as Senator Flynn has said. The words "if any" might well be misunderstood. I think we are agreed that that is the effect of the section now, that if there is no consular officer then no notice need be given. The section only goes that far. If we start to add words, we may have real difficulties.

Senator Flynn: I am not insisting on this. I would rely on the views of the experts.

[Traduction]

l'avis de procédure soit donné afin d'éviter tout problème ultérieur.

Le sénateur Flynn: Ma question porte sur le cas précis où il n'y a aucun fonctionnaire consulaire; la loi, dans les circonstances ne précise pas quelles mesures prendre.

M. Mahoney: S'il n'y a pas de fonctionnaire consulaire au Canada, il va sans dire qu'un bureau d'immatriculation étranger n'a pas lieu de se plaindre si aucun avis de procédure ne lui a été donné.

Le sénateur Flynn: Puis-je demander à MM. Brisset et Gerity s'ils sont d'accord avec la modification, sous sa forme actuelle?

M. Gerity: Eh bien, en ce qui concerne le fait qu'il peut être difficile de trouver un fonctionnaire consulaire, le capitaine est, bien entendu, en communication avec les propriétaires ainsi qu'avec le pays étranger où le navire est immatriculé. Vu les moyens de communication actuels on devrait sans grande difficulté pouvoir notifier le représentant de la Yougoslavie que son navire est retenu par les autorités canadiennes. Mais par contre, nous imposer l'obligation de délivrer un avis de procédure officiel se solderait par un délai injustifié de 10, 15 voire 20 jours. M. Brisset n'est peut-être pas du même avis.

Le sénateur Flynn: Certes, mais je me demandais si le libellé de cette disposition était satisfaisant. Savons-nous si nous ne sommes pas tenus de donner cet avis de procédure dans le cas où il n'y a pas de fonctionnaire consulaire?

M. Brisset: Cela semble être la conclusion à laquelle on doit arriver à l'heure actuelle en lisant l'article. Je ne sais pas si de tels cas se présentent souvent.

Le sénateur Flynn: Peut-être pas, mais je me demandais si nous ne devrions pas dire «le cas échéant».

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, je me demandais s'il ne suffirait pas d'inclure simplement: «ou, dans le cas où il n'y a pas de fonctionnaire consulaire, de la façon stipulée par le tribunal». En effet, le juge pourrait facilement préciser: «Eh bien, comme il n'y a aucun fonctionnaire consulaire, l'avis de procédure doit être envoyé sous pli recommandé avec accusé de réception».

M. Mahoney: Monsieur le président, en ce qui concerne la proposition du sénateur van Roggen, il y a, à mon avis risque de complication grave. En effet cela veut dire que s'il n'y a pas de fonctionnaire consulaire pour les cas où il y a délit par exemple, le Ministère aurait à faire une demande à un tribunal pour connaître le destinataire de l'avis de procédure. Les termes sont dans ce cas assez simples. L'intention, je suis d'accord, est exactement celle que le sénateur Flynn vient de décrire. L'expression «le cas échéant» pourrait parfaitement être mal comprise. Je pense que nous sommes convenus que l'intention qui préside à l'article à l'heure actuelle est que s'il n'y a pas de fonctionnaire consulaire, aucun avis de procédure ne doit être donné. L'article ne va pas plus loin. Si maintenant nous voulons rajouter des termes, il se peut que nous éprouvions de graves difficultés.

Le sénateur Flynn: Je n'insisterai pas. Je m'en remets aux experts.

[Text]

Mr. Gerity: To date we have had only two requirements in our several acts and rules as to consular notice, and only in two cases, where there was a dispute as to ownership of the vessel, being foreign, that notice was given, and in the case of matters to do with the crew of a foreign ship. Those were the only cases in admiralty in which notice had to be given in issuing a writ. This goes a little further. It proposes to give notice in a large number of matters. Frankly, I cannot imagine that the master of any modern ship would not be able to communicate with the owners in his own country.

Senator Flynn: I was wondering whether there might be an objection by someone saying that the law requires notification of a consular officer. If there is none, you would have to provide that proof, and so forth.

Mr. Brisset: In practice, I do not think the problem would arise.

Senator Flynn: I am satisfied with that.

The Deputy Chairman: Carry on, Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: The fourth amendment proposed deals with page 33 of the bill, section BI-22. Members of the committee may recall that there has been considerable discussion of this section. The criticism has been made that we are adding criminal jurisdiction to the Federal Court by this section. We have answered that by saying that the section does not give criminal jurisdiction. It means only that where the Admiralty Court would have that jurisdiction, then the section applies.

We discussed this matter further with the Bar committee and we came to the conclusion that we could quite safely remove the word "conviction" from line 20 in paragraph (a) on the basis that the words "judgment or order" would cover the matter equally well.

The fact is that this section does not grant a criminal jurisdiction which is not already there. The court does have limited jurisdiction in such matters. This section simply applies in those cases. We certainly have no objection to eliminating the word "conviction" from paragraph (a), although it should not be removed from anywhere else because there it refers to other courts. The purpose of this amendment is simply to remove that word "conviction".

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Mahoney: The next amendment which is being proposed is on page 34 of the bill. This amendment deals with section BI-22(3). This is not responding directly to criticism that has been raised, although there has been some general criticism of these provisions relating to the security which must be given. However, in the discussion that we had last week with the Bar committee we felt that one change could be made here which would not alter the meaning of the section but which could perhaps be a distinct improvement. That is to take out, at lines 22 and 23, the words "in the form of a bond".

The intent of this amendment is to delete those words so that the section merely reads:

[Traduction]

M. Gerity: Jusqu'à présent en ce qui concerne les avis de procédure et conformément à nos différentes lois et règlements, nous n'avons dû faire face qu'à deux cas litigieux, le premier portait sur la propriété du navire, ce navire étant un navire étranger, l'avis de procédure a été donné, et le second qui portait sur l'équipage d'un navire étranger. Ce sont les seuls cas d'amirauté pour lesquels un avis de procédure a dû être donné par écrit. La modification envisagée va un peu plus loin. En effet, elle prévoit qu'un avis de procédure doit être donné dans un grand nombre de cas. Franchement, j'ai du mal à croire que le capitaine d'un navire moderne puisse éprouver de la difficulté à se mettre en rapport avec le propriétaire du navire dans son propre pays.

Le sénateur Flynn: Je me demandais si certaines personnes pourraient soulever une objection en prétendant que la loi exige que le fonctionnaire consulaire soit modifié. S'il n'y en a pas, il vous faudrait en faire la preuve etc.

M. Brisset: En pratique, je ne pense pas que ce type de problème se pose.

Le sénateur Flynn: D'accord, je n'ai rien d'autre à ajouter.

Le vice-président: Poursuivez, monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Le quatrième amendement proposé nous reporte à la page 33 du projet de loi, à l'article BI-22. Les membres du Comité se rappellent peut-être que cet article a fait l'objet d'une discussion considérable. On nous a reproché d'élargir la juridiction criminelle de la Cour fédérale. Nous avons protesté en disant que ce ne serait que lorsque la Cour d'Amirauté aurait cette juridiction que l'article s'appliquerait.

Nous en avons discuté plus avant avec le Comité du Barreau et nous en sommes arrivés à la conclusion que nous pouvions en toute sécurité retrancher les lignes 21 et 22 de la page 33 par «cour d'Amirauté, un jugement ou une ordonnance», ce qui suffirait amplement pour traiter de la question.

En effet, cet article n'accorde aucune juridiction criminelle qui n'existe pas déjà. La cour a une compétence limitée dans de telles affaires. Cet article ne s'applique que dans ces cas. Nous n'avons certainement aucune objection à supprimer le terme «culpabilité» de l'alinéa a), mais il ne devrait pas être retiré ailleurs puisqu'alors il a trait à d'autres tribunaux. Cet amendement ne vise qu'à retrancher le terme «culpabilité.»

Des voix: D'accord.

M. Mahoney: Le prochain amendement proposé se trouve à la page 34 du projet de loi et vise l'article BI-22(3). Il ne répond pas directement à la critique qui a été exprimée, même si dans l'ensemble ces dispositions ont fait l'objet de critiques au sujet de la garantie qui doit être donnée. Toutefois, au cours de la discussion que nous avons eue la semaine dernière avec le Comité du Barreau, nous avons senti qu'un changement pouvait être apporté ici sans modifier le sens de l'article et tout en apportant une nette amélioration.

Il s'agirait de supprimer les lignes 29 à 31 de la page 34 et de les remplacer par ce qui suit:

[Text]

... if security in an amount and form satisfactory to the Minister is given to him.

The objective of removing the words "in the form of a bond" is that, provided it is satisfactory to the minister, a simple undertaking might be quite sufficient. This makes the section more flexible while maintaining the purpose for which it was originally designed.

Senator Flynn: Are you sure that you are not taking away the possibility of posting a bond?

Mr. Mahoney: I do not think so, senator, because the minister could still require that as being satisfactory.

Senator Flynn: But does that take away the possibility of a bond?

Mr. Gerity: I think not, Senator Flynn, because we have always used the system in two parts: the court can either require satisfactory security in the form of a bond; or it can, as between counsel, accept an undertaking which the court makes binding upon the solicitors in question. That is the system normally used in preference to paying what may perhaps be a fairly large premium on bonds. But it does not inhibit a bond being used, because that is security.

Senator Flynn: I think I would try it, if I had any interest in raising the objection, if it has to be in money.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: Mr. Chairman, the concluding part of subsection (3), the last three lines, say:

if security in an amount and form satisfactory to the Minister is given to him.

So the question of form is already dealt with.

Senator Flynn: But the amount is always there. The form is something, but the amount has always been there. The amount, in my view, refers to money.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I might reply to that, removing the words "in the form of a bond" does not affect the amount of security but only the form. The words "in the form of a bond" relate only to the form in which the security is given and not to the amount. The amount and the form are still left to the satisfaction of the minister.

Senator Flynn: You can say "or" a form satisfactory to the minister. That would cover the point. But if you say "and"—

Mr. Brisset: In practice—

Senator Flynn: I know what is the practice. I am thinking of what would be the effect of the amendment.

Mr. Brisset: In practice, in the case of claims under the pollution prevention provisions of the act, the minister often accepts a letter of undertaking, either of a club or the lawyers involved; but the letter states the amount of the undertaking.

Senator Flynn: I know.

[Traduction]

«tie est donnée au Ministre pour un montant et sous une forme que celui-ci estime satisfaisants.»

On veut retirer l'expression «sous la forme d'un nantissement» car on croit qu'une simple promesse pourra suffire, si elle satisfait le Ministre. On rend ainsi l'article plus souple tout en conservant son but initial.

Le sénateur Flynn: Êtes-vous sûr que vous n'enlevez pas la possibilité de poster un nantissement?

M. Mahoney: Je ne crois pas, sénateur, parce que le Ministre pourrait toujours l'estimer nécessaire.

Le sénateur Flynn: Mais enlève-t-on la possibilité d'un nantissement?

M. Gerity: Je ne le crois pas, sénateur Flynn, parce que nous avons toujours utilisé le système en deux parties: la Cour peut soit exiger une garantie satisfaisante sous la forme d'un nantissement, soit, après entente entre les avocats, accepter qu'une lettre de garantie que la Cour rend exécutoire pour les avocats en question. C'est le système qui est normalement utilisé de préférence à celui qui consiste à payer ce qui peut devenir une prime assez considérable en nantissement. Mais le nantissement peut toujours être utilisé, parce que c'est une garantie.

Le sénateur Flynn: Je crois que je l'essaierais, si j'avais quelque bonne raison de soulever une objection, ce nantissement doit-il être en argent?

M. R. L. du Plessis, c.r., secrétaire légiste et conseiller parlementaire: Monsieur le président, les quatre dernières lignes du paragraphe 3 se lisent comme suit:

«si une garantie est donnée au Ministre, pour un montant et sous une forme que celui-ci estime satisfaisants.»

Ainsi, la question de la forme est déjà tranchée.

Le sénateur Flynn: Mais le montant est toujours là. La forme est une chose, mais le montant a toujours été là. Par montant, à mon avis, on veut dire argent.

M. Mahoney: Monsieur le président, en réponse à cela, je dirais qu'en retirant les termes «sous la forme d'un nantissement» on ne modifie pas le montant de la garantie, mais seulement la forme. Les termes «sous la forme d'un nantissement» n'ont trait qu'à la forme sous laquelle la garantie est donnée et non pas au montant. Le montant et la forme doivent toujours être jugés satisfaisants par le Ministre.

Le sénateur Flynn: On peut dire «ou» sous une forme que le ministre estime satisfaisante. La question serait réglée. Mais si l'on dit «et»...

M. Brisset: En pratique...

Le sénateur Flynn: Je connais la pratique. Je songe à l'effet qu'aurait l'amendement.

M. Brisset: Dans le cas de revendications soumises en vertu des dispositions de prévention de la pollution contenues dans la loi, le Ministre accepte souvent une lettre de garantie, d'une association ou des avocats intéressés; mais la lettre mentionne le montant de la garantie.

Le sénateur Flynn: Je sais.

[Text]

Mr. Brisset: So the amount is always set, whatever the form of the guarantee that is given. It is not an open-ended guarantee that is given; it always specifies an amount.

Senator Flynn: I would have thought it would have been the other way around, that first there would be the form, and then the amount would have come afterwards.

Mr. Gerity: I might suggest, senator, to the Chair, that we would satisfy all equations if that word were used: "a bond or an amount in form satisfactory to the minister".

Senator Flynn: You might consider that.

The Deputy Chairman: What do you think, Mr. Mahoney?

Senator Flynn: He does not have to decide right now.

The Deputy Chairman: I know; nevertheless, we might as well clear that point up.

Mr. Mahoney: I think the amendment as proposed is tidier. I think there can be no confusion that a bond might be required, and I think that perhaps administratively you might be losing something. I agree that the suggestion Mr. Gerity is making would do the same thing, but I think that administratively one would find that a bond was being required more often if the word "bond" were actually used there.

Senator Flynn: I do not want to use the word "bond".

Mr. Mahoney: In a shipping code I would prefer not to see the word "bond" there.

Senator Flynn: Perhaps it should say, "in a form and for an amount satisfactory to the minister," instead of "in an amount". If we were to say "in a form and for an amount satisfactory", et cetera, I think that would cover the point.

The Deputy Chairman: Would you agree to that, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: I can only say, Mr. Chairman, that I am not a professional legislative draftsman myself—

Senator Flynn: Neither am I.

Mr. Mahoney: ... but I would be prepared to accept that the words that have been suggested do the same thing, and I now take the point that Senator Flynn is raising.

Mr. du Plessis: The usual preposition with regard to an amount is "in", and I do not see much difference between the preposition "in" and the preposition "for", in the circumstances.

Senator Flynn: The form would say "for an amount". If it is a bond it would be for an amount. Anyway—

The Deputy Chairman: I am not a lawyer, but I do not see much difference there.

Senator Flynn: I see some, but anyway, if Mr. Brisset and Mr. Gerity are satisfied, perhaps it does not matter.

Mr. Brisset: We are satisfied with the wording of that section.

[Traduction]

M. Brisset: Ainsi, le montant est toujours fixé, quelle que soit la forme de la garantie qui est fournie. Il ne s'agit pas d'une garantie indéterminée; le montant est toujours précisé.

Le sénateur Flynn: J'aurais cru le contraire, c'est-à-dire que la forme aurait précédé le montant.

M. Gerity: Sénateur, je pourrais dire au président que tous seraient satisfaits si la formule suivante était utilisée: «un nantissement ou un montant d'une forme que celui-ci (le Ministre) estime satisfaisante»

Le sénateur Flynn: On peut y songer.

Le vice-président: Qu'en pensez vous, monsieur Mahoney?

Le sénateur Flynn: Il n'est pas obligé de prendre une décision tout de suite.

Le vice-président: Je sais, néanmoins, nous pourrions tout aussi bien régler définitivement ce point.

M. Mahoney: Je crois que l'amendement proposé est plus net. Je crois qu'ainsi on ne pourrait douter qu'un nantissement puisse être exigé, et je pense que du point de vue administratif peut-être, on y perdrait quelque chose. Je conviens que la proposition de M. Gerity aurait le même effet, mais je pense que les administrateurs auraient plus souvent à régler des questions de nantissement si le terme «nantissement» était effectivement utilisé dans la loi.

Le sénateur Flynn: Je ne veux pas utiliser le terme «nantissement».

M. Mahoney: Dans un code maritime, je préférerais que le terme «nantissement» ne soit pas utilisé.

Le sénateur Flynn: On devrait peut-être lire «sous une forme et pour un montant que le ministre estime satisfaisants», au lieu de «d'un montant». Cela réglerait la question, je crois.

Le vice-président: Qu'en pensez-vous monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Je dois avouer, monsieur le président, que je ne suis pas un rédacteur de lois professionnel moi-même...

Le sénateur Flynn: Ni moi non plus.

M. Mahoney: ... mais je serais disposé à reconnaître que les termes ont le même effet, et j'accepte maintenant le point que la sénateur Flynn soulève.

M. du Plessis: La préposition habituellement utilisée dans le cas d'un montant est «au», et je ne vois pas tellement de différence entre cette préposition «au» et le préposition «pour», dans les circonstances.

Le sénateur Flynn: La formule dirait «pour un montant». De toute façon...

Le vice-président: Je ne suis pas avocat, mais je ne vois pas tellement de différence ici.

Le sénateur Flynn: J'en vois une, mais peu importe de toute façon, si M. Brisset et M. Gerity sont satisfaits.

M. Brisset: Nous sommes satisfaits du libellé de cet article.

[Text]

The Deputy Chairman: All right. Let us forget about it.

Mr. Mahoney: The next one, if you will just turn the page to page 35 of the bill, appears there with respect to section BI-24. You will recall that this amendment was suggested in the earlier package that we had put forward at a previous hearing. The purpose of this proposed amendment is simply to allow a claim to be made by any interested party, and it responds, I think quite directly, to a point which was made either by Mr. Barry or Mr. Langlois, or both. I have forgotten now which of them made it. I think it was made by both of them. I believe they felt that that was a satisfactory amendment.

I might just go on now to deal with the next page, page 36, because that proposes an additional amendment to subsection (3). The effect of this amendment is just to carry that previous amendment into subsection (3). When it was proposed earlier, in the rush of preparation the draftsman did not notice that those same words appeared in subsection (3), and so this additional amendment simply carries that forward and ensures that a claim can be made by any interested third party.

The next amendment proposed appears on page 45 of the bill. The amendment which is suggested here is to section BII-4. This proposal responds to a point which was made by Mr. Barry, or, at least, it responds to the portion of the point raised by him which we feel is valid, since we did not agree with the whole of his point; but I should explain that there was never an intention to prohibit a Canadian ship from flying any flag—a house flag, or whatever it may be—providing that flag could not be confused with the national flag of any other country. That, I think, is clear from the first part of the section. It is quite true that when you read subsection (4) and, in particular, subsection (5), because of the way they were drafted, using the words “not authorized”, there is a conflict between that portion and the earlier portion of the section. We propose that that conflict should be resolved by the amendment which is proposed here, and that the amendment would go in on line 26. It would simply remove the words “not authorized”, in this section, and it would then say, “the flying of which is prohibited by this section”.

In the next subsection, subsection (5), the same thing would apply on lines 29 to 31. The whole of that first part has been substituted, so that the whole of the section reads:

Where a Canadian ship flies any colours, flag or pendant, the flying of which is prohibited by this section, and that is not authorized to be flown by a permit or warrant—

Then it goes on as it was earlier:

the master or the owner thereof—

I think that will correct the conflict which did appear in that section, and which was not intended.

Mr. Gerity: Mr. Chairman, I wonder if I might make one observation on this section. I fail to understand the use of the word “colours”. Canada has only one flag at this time. Formerly, by royal warrant, one might fly several flags—blue ensigns, red ensigns, and so on; but I cannot imagine any circumstances under which a Governor in Council could

[Traduction]

Le vice-président: Très bien, oublions tout cela.

M. Mahoney: Le prochain amendement, si vous voulez tourner la page à la page 35 du projet de loi, vise l'article BI-24. Vous vous rappellerez que cet amendement a été proposé en même temps que d'autres lors d'une audience précédente. Il vise simplement à permettre qu'une revendication soit faite par une partie intéressée, et il répond, je crois, assez directement, à un point qui avait été soulevé soit par M. Barry, soit par M. Langlois, soit par les deux. Je ne me souviens plus qui au juste l'avait soulevé, mais je crois que c'était les deux à la fois. Ils s'estimaient satisfaits de l'amendement.

Je ferais tout aussi bien de passer à la page suivante, page 36, parce qu'il faut en conséquence apporter un amendement additionnel au paragraphe (3). L'effet de cet amendement consiste simplement à corriger le paragraphe (3) en fonction de l'amendement précédent. Lorsqu'il a été proposé plus tôt, dans la précipitation de la préparation, le rédacteur n'a pas noté que les mêmes termes figuraient dans le paragraphe (3), et l'amendement supplémentaire permet maintenant qu'une réclamation soit faite par un tiers intéressé.

L'amendement suivant porte sur l'article BII-4 qui se trouve à la page 45 du projet de loi. Cette proposition répond à un argument présenté par M. Barry, ou du moins, à une partie du point qu'il a soulevé à bon escient car nous n'en approuvons pas la totalité. Mais je devrais dire qu'il n'avait jamais été dans l'intention du législateur d'interdire à un navire canadien d'arborer un pavillon—un pavillon de compagnie par exemple—pourvu que ce pavillon ne puisse pas être pris pour le drapeau national de tout autre pays. Je pense que ce point est clairement énoncé dans la première partie de l'article. Mais il est vrai, que, de la façon dont est rédigé l'alinéa (4) et en particulier l'alinéa (5) les termes «ne pourraient autrement» provoquent un conflit entre cette partie et la partie précédente de l'article. Pour résoudre ce problème, on pourrait simplement supprimer les lignes 28 et 29 de cet article et les remplacer par ce qui suit: «tions et que le présent article *interdit d'arborer*, et précisant».

La même chose s'appliquerait à l'alinéa (5), ligne x 34 à 38. La première partie de cet alinéa a été remplacée par ce qui suit:

Lorsqu'un navire canadien abore un pavillon, drapeau ou flamme que le présent article interdit d'arborer et qu'il n'est pas autorisé à arborer en vertu d'un permis ou d'une autorisation . . .

Puis le reste suit:

Le capitaine du navire ou son propriétaire . . .

Je pense que cet amendement corrigera le conflit non délibéré qui existait dans cet article.

M. Gerity: Monsieur le président, je voudrais faire un commentaire au sujet de cet article. Je ne comprends pas pourquoi on utilise le mot «pavillon». Le Canada n'a qu'un drapeau. Jadis, on pouvait, par autorisation royale arborer plusieurs drapeaux—des pavillons bleus, des pavillons marchands etc. Mais je ne vois pas comment un gouverneur en

[Text]

authorize a Canadian ship to fly some different colour, which means that of a foreign nation. We do not have white or blue ensigns any longer; we have only one flag. So I think, although it may have come from the former Canada Shipping Act, there is no question that we only have one national colours. I fail to see how a warrant can authorize the flying of a foreign flag.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I may remind Mr. Gerity that we had a discussion on the same point some years ago. It should be noted that section BII-4 reads:

... the national colours of a foreign state or the colours of an association or organization of states ...

It is to cover that "association or organization of states" that there is a possibility that a warrant might be required; for example, the United Nations. That is the reason it was drafted in the way it was.

Mr. Gerity: Perhaps.

Mr. Mahoney: The next proposed amendment goes back to the beginning of the package and starts on page 47 of the bill. The heading at the top of the page for that proposed amendment is a little misleading. It says, "Subclause II-8." It should read, "Subclause BII-8." Section BII-8 appears on page 47 of the bill. This replaces an amendment we had suggested at an earlier hearing. It arises from a comment made that a master who had recently taken over command of a ship might not know whether the certificate had been properly issued, and he might quite innocently use it.

Some senators may recall that there was a discussion whether one could use the word "knowingly" or the words "he knows". We suggested that you could not use the word "knowingly" because the master might well be knowingly using the certificate, although he did not know that it had been improperly authorized. We discussed this matter with the committee and came to the conclusion that we should not make that amendment. The section as it was originally drafted should stand, except that we should not refer to a "foreign ship", but to a "foreign registered ship". It was pointed out that this was so simply because we had that unfortunately very awkward wording of "foreign ship" in the definitions section, and that has been a matter of some controversy as well. As I pointed out, we need that awkward wording that appears to include a Canadian ship as a foreign ship for some purposes. We do need that because there is a possibility of a ship under construction being registered as a Canadian ship. There is a conflict between that definition and the term "foreign ship" in BII-8. That conflict is resolved simply by saying, "in the case of a foreign registered ship," rather than a "foreign ship." This is a matter that was discussed with the committee, and the committee suggested that we use the words "foreign registered ship" rather than the words "foreign ship".

The next suggested amendment refers to page 48 of the bill. It relates to section BII-10. This is not responding to any suggestion made at these hearings to date, but we feel that since the bill is being reviewed the opportunity should be seized to propose some minor changes that we think could

[Traduction]

conseil pourrait arotiser un navire canadien à arborer un pavillon différent, c'est-à-dire celui d'un pays étranger. Nous n'avons plus de pavillons de la marine anglaise ou de pavillons bleus. Nous n'avons qu'un drapeau. Bien que cet article ait pu être pris de l'ancienne Loi sur la marine marchande du Canada, je pense qu'il ne fait aucun doute que le Canada n'a qu'un pavillon. Je ne vois pas comment on pourrait par autorisation permettre à un navire d'arborer un pavillon étranger.

M. Mahoney: Monsieur le président, je voudrais rappeler à M. Gerity que nous avons eu une discussion à ce sujet il y a quelques années. L'article BII-4 dit ceci:

... ni le pavillon national d'un État étranger ni celui d'une association ou organisation d'État ...

Une autorisation pourrait être requise pour couvrir «l'association ou l'organisation d'États. Par exemple, les Nations unies. C'est la raison pour laquelle cet article a été ainsi rédigé.

M. Gerity: Peut-être.

M. Mahoney: Le prochain amendement se trouve au début de l'ensemble d'amendements et commence à la page 47 du projet de loi. L'en-tête de la page est un peu trompeuse, elle dit «article II-8», au lieu de «article BII-8». L'article BII-8 se trouve à la page 47 du projet de loi. Ceci remplace un amendement que nous avions proposé lors d'une audience précédente. Un capitaine qui aurait pris récemment possession d'un navire pourrait ne pas savoir si le certificat avait été délivré conformément aux règlements et pourrait l'utiliser tout à fait innocemment.

Certains sénateurs se rappelleront que nous avons eu une discussion pour savoir si on pouvait utiliser le terme «sciemment» ou les termes «il sait». Nous avons dit qu'on ne pouvait pas utiliser le terme «sciemment» car le capitaine pourrait très bien utiliser sciemment le certificat tout en ne sachant pas qu'il n'avait pas été délivré conformément aux règlements. Nous avons discuté de ce point avec le Comité et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il ne fallait pas modifier ce point. L'article devrait rester tel quel sauf qu'il faudrait remplacer «navire étranger» par «navire immatriculé à l'étranger», car l'article portant sur les définitions comporte l'expression «navire étranger» qui a été sujet à controverse également. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons besoin de ce libellé un peu gauche car un navire canadien pourrait être compris dans la catégorie des navires étrangers pour certaines raisons. Nous en avons besoin parce qu'un navire en construction pourrait être immatriculé en tant que navire canadien. Il existe un conflit entre cette définition et l'expression «navire étranger» dans l'article BII-8. On résout ce conflit simplement en disant «dans le cas d'un navire immatriculé à l'étranger» plutôt que «navire étranger». Nous en avons discuté avec le Comité qui avait suggéré que nous utilisions l'expression «navire immatriculé à l'étranger» plutôt que «navire étranger».

Le prochain amendement est l'article BII-10 qui figure à la page 48 du projet de loi. Cet amendement ne répond à aucune proposition faite au cours des audiences jusqu'à présent, mais puisque le projet de loi est à l'étude, nous estimons que nous pouvons proposer certaines modifications mineures qui susciteront

[Text]

otherwise cause some administrative difficulties which we are concerned with. The proposed amendment would simply expand the area of regulation beyond what it now covers in paragraph (a), which is slightly restrictive, as it now reads. It reads:

(a) respecting the size, colour and location . . .

We feel this could cause some administrative problems and we would like to see that enlarged to include the words "design . . . and the methods by which such markings are to be applied;". This is intended to cover such matters as the engraving of official numbers on the main beam of a ship and that sort of thing. This is a purely technical amendment which we think will help in administration.

The next suggested amendment appears on page 50 of the bill. It is an amendment we had proposed at an earlier hearing. It responds to the suggestion made that the provisions of sections 73 and 74 of the Canada Shipping Act be reinstated in the bill. This particular amendment relates, as I recall, to section 74. We discussed this matter with the Canadian Bar Association committee. I think it is fair to say that they were in agreement with our contention that this is something which is now provided in the law. It appeared in section 74 because that section related to trusts. That has now been changed in this legislation. It does no harm, and it may well be a reasonable clarification to include this provision, so we repeat it, as we had earlier.

The next proposed amendment is on page 50. It relates to an amendment we had suggested earlier and withdrew because we found that the amendment we were suggesting itself created a difficulty. This is always the problem with adjusting words in this sort of amendment. Members of the committee may recall that in that amendment we had said something such as "before the ship is operated in Canada." We then realized that using the words "in Canada" itself created certain problems. We discussed this with the committee. It was suggested by the committee that the best way to tie this matter down would be to relate it to when the ship is used in navigation. This, of course, relates to the time when the ship must be registered. In consideration of this, even after the meetings we had with the committee, I think it is quite possible that even the words "used in navigation" might create some problem for us. If they do, it is a matter that can be handled administratively, and this amendment does make it clear that the small craft does not have to be registered until such time as it is in fact operating as a ship.

The next amendment is a similar one, accomplishing exactly the same purpose, but with respect to small craft. It is contained in page 51 of the bill. It simply adds the words:

. . . before the ship is used in navigation.

The next amendment appears on page 54. This also replaces a suggestion that we were making earlier in response to problems some people foresaw, which resulted from giving the deputy registrars the delegated power of the registrar. It was pointed out that it was possible to delegate duties but not powers, and it was felt that this might be necessary. We were, therefore, in agreement that the word "powers" should be

[Traduction]

raient autrement des difficultés administratives que nous voulons éviter. L'amendement proposé élargirait simplement le champ de réglementation de l'alinéa a) qui est légèrement restrictif, de la façon dont il est rédigé actuellement. Il dit:

a) concernant la taille, la couleur et l'emplacement . . .

Nous estimons que ce libellé pourrait provoquer des problèmes administratifs et nous aimerions inclure les termes «et le modèle . . . et la façon de les y appliquer». Ce nouvel alinéa couvrirait, par exemple, la gravure des numéros officiels sur le maître-bau d'un navire. Cet amendement est purement technique et aidera l'administration.

Le prochain amendement figure à la page 50 du projet de loi. Nous l'avions d'ailleurs proposé lors d'une précédente. On nous avait proposé de réinsérer dans le projet de loi les dispositions des articles 73 et 74 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Je vous rappelle que cet amendement concerne l'article 74. Nous avons discuté de ce point avec le Comité de l'Association du barreau canadien qui, d'ailleurs, était d'accord pour dire que maintenant la loi le stipule. Il figurait dans l'article 74 car celui-ci traite de fiducies. Ce changement a été apporté en projet de loi. Il ne gêne en rien et cette disposition pourrait très bien aider à clarifier le tout.

Le prochain amendement se trouve à la page 50. C'est un amendement que nous avons proposé, puis retiré, car il créait une difficulté. Des difficultés surgissent toujours lorsqu'il s'agit de corriger des mots. Les membres du Comité se rappelleront peut-être que cet amendement dirait en substance: «avant que le navire ne soit exploité au Canada.» Nous nous sommes alors rendu compte que l'utilisation de l'expression «au Canada» créait certains problèmes. Nous en avons discuté avec le Comité qui pensait que le meilleur moyen de résoudre ce problème serait de l'appliquer lorsque le navire est utilisé pour la navigation. Ceci concerne naturellement le moment où le navire doit être immatriculé. Ainsi, même après les réunions que nous avons eues avec le Comité, je pense qu'il est tout à fait possible que l'expression «utilisé pour la navigation» crée des problèmes. Dans ce cas, l'administration peut s'en charger et cet amendement stipule clairement toutefois que la petite embarcation ne doit être immatriculée que lorsqu'elle est exploitée en tant que navire.

Le prochain amendement est similaire, mais concerne les petites embarcations. Il figure à la page 51 du projet de loi. Il s'agit de remplacer la ligne 10 par ce qui suit:

«présent code avant d'être utilisé pour la navigation, à moins que le navire ne soit»

Le prochain amendement figure à la page 54. Il remplace également une proposition que nous avons faite précédemment, en réponse à certains problèmes que certains préoyaient naître de la délégation du pouvoir du conservateur aux sous-conservateurs. On avait dit qu'il était possible de déléguer des devoirs, mais non des pouvoirs et que cela deviendrait peut-être nécessaire. Nous nous étions donc mis d'accord pour que le

[Text]

added to that delegation. However, in the discussion we had with the Canadian Bar Association we came to the conclusion that the present system works very well, with the chief registrar in Ottawa being, in effect, the final arbiter; that is, he is consulted by the registrar when there is the possibility of a problem and does not have in that sense all of the same powers, at least administratively. It was felt that that should be preserved. We have therefore withdrawn the amendment that we were formerly proposing, which allowed powers to be delegated.

I have dealt with this question of withdrawal of powers only because it appears in the context here, and it is one that we have withdrawn. The purpose of this amendment, however, relates to section BII-27. It is intended to clarify and overcome the difficulty put to us, that in completing a transaction on a ship with the system that was in place it might be necessary to have subsearches of all the registrars' offices in order to ensure that a document had not been filed somewhere else. We feel that this situation can be quite adequately covered if we provide that where documents are initially filed with one deputy registrar, then all succeeding documents relating to that ship have to be filed in the same place unless the chief registrar consents. The idea of the chief registrar consenting to their being filed elsewhere is simply so that there is the equivalent of what now exists, which is in effect the transfer of a ship's local port of registry to another local port. It does give more flexibility if the registrar is able to consent to the changing of that point of filing. With this sort of system there would be no problem of having to subsearch all of the various registries when a transaction is being completed.

Senator van Roggen: Why do you switch from the word "filed" to "produced"?

Mr. Mahoney: That is a very good question. It is one that I myself asked the draftsman, and I hope I can satisfy you as he satisfied me. The reason is that we have used the word "produced" in the earlier sections, which have the meaning that if you are going to file with a deputy registrar you produce the document to the deputy registrar but the permanent record of that filing actually takes place at the central registry, because that is where the records are kept, so although priority dates from the time of producing the document with the deputy registrar, the actual filing takes place at the central registry. That is the reason why the draftsman has continued to use the word "produced" there, so as not to create confusion with the filing in a central registry.

Senator Flynn: Is Mr. Brisset satisfied with the use of the word "conservateur" for registrar?

Senator Langlois: Do you object to that?

Senator Flynn: I would rather see it somewhere else.

Senator Langlois: That is progressive.

Senator Flynn: Is it used in the present code?

[Traduction]

terme «pouvoirs» soit ajouté à cette délégation. Cependant, lors des discussions que nous avons eues avec l'Association du barreau canadien, nous sommes arrivés à la conclusion que le système actuel fonctionne très bien; le conservateur en chef, à Ottawa, étant, en fait, l'arbitre final; c'est-à-dire, que le conservateur le consulte lorsqu'il existe un problème, et n'a pas, sur ce point, les mêmes pouvoirs que le conservateur en chef, du moins d'un point de vue administratif. Nous avons pensé qu'il fallait laisser l'article tel quel. Nous avons donc supprimé l'amendement que nous proposions auparavant et qui autorisait la délégation des pouvoirs.

Je parle de cette question de retrait de pouvoirs, uniquement parce qu'elle apparaît ici. Cependant, le but de cet amendement concerne l'article BII-27. Il sert à clarifier la situation et à surmonter les difficultés qu'on nous avait présentées et selon lesquelles il faudrait, lors d'une transaction concernant un navire, faire des recherches dans tous les bureaux des conservateurs pour s'assurer qu'un document n'a pas été déposé ailleurs. Nous pensons que nous pouvons corriger cette situation, en stipulant que tous les documents concernant un navire doivent être déposés chez le sous-conservateur où le document initial a été déposé, à moins que le conservateur en chef s'y refuse. L'idée que le conservateur en chef puisse consentir à ce que les documents puissent être déposés ailleurs n'est mentionnée que pour prévoir l'équivalent de ce qui existe actuellement, c'est-à-dire, le transfert du port local d'enregistrement d'un navire à un autre port local. Il y a plus de souplesse, si le conservateur peut permettre le dépôt des documents ailleurs. Ainsi, il ne serait plus nécessaire de faire des recherches dans tous les bureaux d'enregistrement lors d'une transaction.

Le sénateur van Roggen: Pourquoi avez-vous remplacé le terme «filed» par «produced» dans la version anglaise?

M. Mahoney: C'est une très bonne question. Je l'ai moi-même posée au rédacteur et j'espère que ma réponse vous satisfera autant que je l'ai moi-même été par celle que l'on m'a fournie. La raison est que nous avons utilisé le terme «filed» dans les articles précédents; ainsi, si vous voulez déposer un document auprès d'un sous-conservateur, vous devez remettre le document au sous-conservateur, mais l'enregistrement de ce dépôt sur dossier permanent se fait au bureau d'enregistrement central puisque c'est là que tous les dossiers sont conservés. Ainsi, bien que la priorité soit comptée à partir du moment où le document est remis au sous-conservateur, le dépôt a en fait lieu au bureau d'enregistrement central. C'est la raison pour laquelle le rédacteur a continué à utiliser le mot «filed» et ce pour ne pas qu'il y ait confusion avec le dépôt d'un document au bureau d'enregistrement central.

Le sénateur Flynn: M. Brisset est-il satisfait de l'utilisation du terme «conservateur» pour traduire le mot «registrar»?

Le sénateur Langlois: Y voyez-vous une objection?

Le sénateur Flynn: Je l'aurais vu dans un autre contexte.

Le sénateur Langlois: C'est une attitude progressiste.

Le sénateur Flynn: Est-il utilisé dans le Code actuellement en vigueur?

[Text]

Mr. Brisset: No, and I have never before seen the word referring to the person we always call in French "registraire".

Senator Flynn: I would use the word "registrateur".

Mr. Brisset: "Registrateur".

Senator Flynn: "Conservateur" seems a surprising choice of word.

Mr. du Plessis: Perhaps it is an attempt to break some interesting new ground in the use of words in the French language.

Senator Flynn: Interesting? I do not think it is important, but I would be curious to check whether the word in French has that meaning.

Senator Langlois: The difference between a registrar and a conservateur is that the registrar merely makes a record of the documents; the conservateur is the keeper of the documents, he looks after their preservation. That is the difference.

Senator Flynn: So the word is badly chosen, I would say; the word is not correctly chosen.

Senator Langlois: Yes, it is correctly chosen.

Senator Flynn: He does not only keep the documents.

Senator Langlois: He does both.

Mr. Mahoney: He does both. It seems that the draftsman perhaps felt that his function was to preserve those records, and that is why they gave him that title. I haven't checked this point, because I assumed it had been adequately resolved earlier, but it may also be that the same word is being used in other federal legislation and it was intended to be consistent. However, I am only guessing.

Senator Flynn: That would be the first time I have seen the word used in this way.

Mr. Gerity: Whatever be the case in French, I think the English is not particularly good either, because it does not read well. There is an obscurity in the section that surely does not need to belong there. The language is somewhat involuted, if I may say so, and I would suggest that a redraft would produce a simpler section.

The Deputy Chairman: Should we put it aside for the time being and return to it this afternoon?

Mr. Brisset: Mr. Chairman, we know what is intended to be achieved and although we approve the intention, the draft may be improved.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I might say, as the gentlemen know very well, this was drafted very hurriedly as a result of the meetings we had last week. I believe that even the draftsmen would be perhaps not completely happy with it. There still remains the question raised by Senator van Roggen with respect to production. I hope I have explained it to him as well as it was explained to me, but I must say that I share your feeling about this. I can only say that I can take it back to the

[Traduction]

M. Brisset: Non, et je n'ai jamais vu ce mot utilisé pour désigner la personne que nous appelons toujours en français «registraire».

Le sénateur Flynn: J'utiliserais le terme «registrateur».

M. Brisset: «Registrateur».

Le sénateur Flynn: «Conservateur» me semble être un choix surprenant.

M. du Plessis: Il s'agit peut-être d'un effort de recherche.

Le sénateur Flynn: Intéressant! Je ne crois pas que ce soit important mais je serais curieux de vérifier si le mot français a la même signification.

Le sénateur Langlois: La différence entre un registraire et un conservateur, c'est que le registraire ne fait qu'enregistrer les documents, alors que le conservateur en assume la responsabilité. Voilà la différence.

Le sénateur Flynn: Le mot choisi ne serait donc pas le terme exact.

Le sénateur Langlois: Au contraire!

Le sénateur Flynn: Les attributions du conservateur ne se bornent pas à accuser réception des documents.

Le sénateur Langlois: Il veille également à les conserver.

M. Mahoney: En effet. Il semblerait que le rédacteur en ait été conscient et que ce soit la raison pour laquelle il l'ait ainsi nommé. Je ne m'en suis toutefois pas assuré parce que je suis parti du principe que cette question avait déjà été résolue de façon satisfaisante; il se pourrait également que le même terme soit utilisé dans d'autres lois fédérales, et quant à nous, notre intention était de lui attribuer le même sens. Toutefois, je ne fais maintenant que des suppositions.

Le sénateur Flynn: C'est la première fois que je vois ce terme recevoir cette acception.

M. Gerity: Quelle qu'en soit la signification en français, je pense que le terme choisi en anglais n'est guère plus valable parce qu'il se lit mal. Il y a des choses peu claires dans l'article qui n'ont certainement pas lieu de s'y trouver. Si je peux m'exprimer ainsi, la phraséologie est quelque peu complexe et je proposerait que l'article soit libellé à nouveau de façon plus simple.

Le vice-président: Laissons cette question de côté pour l'instant, nous y reviendrons cet après-midi.

M. Brisset: Monsieur le président, nous savons où nous voulons en venir et même si nous sommes d'accord avec la teneur de l'article, le libellé peut néanmoins en être amélioré.

M. Mahoney: Monsieur le président, si je peux me permettre, comme ces messieurs ne sont certainement pas sans le savoir, cet article a été rédigé à la hâte à la suite des réunions tenues la semaine dernière. Je crois, quant à moi, que le rédacteur n'est peut-être pas des plus satisfaits de son travail. Il reste néanmoins la question soulevée par le sénateur van Roggen en ce qui concerne la production des documents. J'espère lui en avoir fait comprendre les raisons tout aussi bien

[Text]

draftsmen and see if it can be improved upon for later today or tomorrow morning. I appreciate the difficulty.

Mr. Gerity: I suggest something between the recess and the resumption of the committee's hearing. I am certain some plainer English can be used.

Mr. Mahoney: Maybe I should not say this, but draftsmen often do not use plain English, or plain French.

The Deputy Chairman: Is it agreed that we should leave it and return to it this afternoon or tomorrow?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Mahoney: The next suggestion which is made is with respect to page 57. The members of the committee will recall that this matter was discussed at an earlier session. We did put this suggestion forward earlier. It is simply the suggestion to delete all of section BII-32(1). I should add that we have discussed this matter with the Bar Association committee. We went back into the earlier work which was done on Bill C-216 and compared it with Bill C-61. We came to the conclusion that this subsection really should have been deleted earlier and that it had been missed or that it was certainly not as eloquent as it originally was in the context of Bill C-216. The next suggestion also relates to page 57. It is simply a tidying up operation also and not in direct response to any suggestion which has been made to us. To explain it, I should say that the original concept of registration—I believe I may have made this remark previously—was to make the system work generally in the same manner as the central registry system in the United Kingdom, using that as a comparison. That system has worldwide implications and has worked very well for many years. Under that system the chief registrar in Cardiff may be contacted in order to obtain details of a varying nature with respect to any ship registered in a Commonwealth country. For example, I can send him a cable with the name of the ship and receive the most current details by return cable. Or I can order a more complete abstract of the documentation with respect to the ship or, I assume, although I have never actually done this, that I can also obtain copies of the material. In any event, we felt originally that we desired to have the same type of system, because it did so much for all concerned. It was set out on the suggestion of the then registrar that the words "abstract letter" should be used. However, I now feel and I believe this to be agreed within the department, that this is not really in keeping with the system as it has evolved through the process of House of Commons committee hearings on Bill C-61, where we now really have a more direct involvement in the deputy registrars' offices. We think, therefore, first of all that the word "written" which appears at line 30 can be deleted and that the words "abstract letter" should simply be changed to "a partial abstract" because it may, or may not be in the form of a letter. It may be simply a teletype or cable response. It seems also that it is probably unnecessary to require that the request be made in writing. It could be made

[Traduction]

qu'on me les avait expliquées, mais il me faut ajouter que je suis à ce sujet de votre avis. Tout ce que je peux dire, c'est que je peux renvoyer cet article aux rédacteurs et voir si le libellé peut en être amélioré, aujourd'hui même ou demain matin au plus tard. Je suis conscient de la difficulté qui se pose.

M. Gerity: Je dirais plutôt entre l'ajournement et la reprise des audiences du Comité. Je suis sûr que l'on peut employer un anglais beaucoup plus simple.

M. Mahoney: Je n'irai peut-être jusque-là, mais fort souvent les rédacteurs n'emploient pas un langage simple, ni en français ni en anglais.

Le vice-président: Êtes-vous d'accord pour que nous laissons cette question pour l'instant, quitte à y revenir cet après-midi ou demain?

Des voix: D'accord.

M. Mahoney: La proposition suivante porte sur la page 57. Les membres du Comité voudront bien se souvenir que cette question a déjà été abordée lors d'une session antérieure. Comme nous l'avons proposé avant, il s'agit simplement de supprimer complètement le paragraphe BII-32(1). Permettez-moi d'ajouter que nous en avons déjà discuté avec le Comité de l'Association du Barreau. A ce sujet, nous nous sommes reportés à un travail effectué antérieurement sur le projet de loi C-216 et nous l'avons comparé avec le projet de loi C-61. Nous en sommes arrivés à la conclusion que ce paragraphe aurait dû être éliminé avant, et que ces dispositions ne sont pas aussi claires qu'elles ne l'étaient originellement dans le projet de loi C-216. L'autre proposition porte également sur la page 57. Il s'agit simplement d'une opération de mise en ordre qui ne porte pas directement sur aucune des propositions qui nous ont été faites. Pour mieux nous expliquer, je devrais dire que la théorie initiale à la base de l'immatriculation—et je pense avoir déjà fait cette remarque—était de faire en sorte que le système fonctionne en règle générale comme bureau central d'immatriculation au Royaume-Uni, si l'on peut comparer les deux systèmes. Ce système est de portée générale et a été appliqué efficacement pendant de nombreuses années. Ainsi, on peut se mettre en rapport avec le conservateur en chef de Cardiff afin d'obtenir des renseignements divers en ce qui concerne l'immatriculation d'un navire dans un pays du Commonwealth. Par exemple, je peux lui envoyer un câblogramme en lui donnant le nom d'un navire et recevoir par retour les renseignements les plus récents. Ou bien encore, je peux lui demander de m'envoyer un résumé complet de l'ensemble des renseignements portant sur un navire ou, je pourrais, même si je ne l'ai jamais fait, me procurer des copies de ces documents. Quoiqu'il en soit, au début, nous avons pensé qu'il serait bon que nous nous dotions d'un système équivalent car il avait rendu de nombreux services à tous ceux qui s'en étaient servis. On a donc décidé, sur le conseil de leur conservateur que les termes «*extrait explicatif*» devraient être utilisés. Toutefois, je crois, et il faudrait également que le ministère donne son accord, que cette mesure ne va pas dans l'esprit du système lequel a évolué à la suite de discussions qui ont eu lieu au cours des audiences du comité de la Chambre des communes sur le projet de loi C-61, et à l'heure actuelle il convient de reconnaître que les sous-conservateurs jouent un rôle davantage pré-

[Text]

in almost any informal manner and it could be billed later. This, as I say, is merely a tidying up operation to make the system better now that we have given really more power to the deputy registrar.

The next amendment relates to page 58 and is to accomplish the same purpose with reference to section BII-34. The words "abstract letter" appear in paragraph (c) and we would change that to read "a partial abstract."

The next amendment relates to page 62 of the bill. It, again, is an amendment which was contained in the earlier package, which has now been superseded and which I believe was explained quite fully at that time. It is in response to a criticism which I believe to be valid, or at least partially valid, that the section went further than it had been intended and that it was never intended to apply to anything more than government restrictions, or restrictions applied by an agency of government, and did not involve agreements between private individuals or corporations. So this amendment would restrict the application of the section to governments or agencies of governments.

The next amendment relates to page 64 of the bill and again is not particularly in response to any criticism which has been made, but is simply to ensure clarity. It has appeared to us that there might be some administrative difficulty in ensuring that with respect to small craft the only requirement is for measurement of the ship, basically for measurement of its length. We believe that the word "tonnage" was not intended to apply to such small craft, but that it might be read that way. This amendment would clarify the situation to ensure that with respect to small craft only measurements are needed. With respect to large ships it can be measurement and tonnage.

The next amendment is rather important, relating to page 66 of the bill and, in particular, clause BII-52(2). This change is in response to criticism which has been made of the bill and it appears that the intention with respect to trust instruments has not been as clear as we had hoped. As a result of that criticism it has been suggested that we have created not a registry of title, but a registry of deeds. That certainly was not the intention and this amendment would clarify that situation because it makes it certain, first of all that the power of sale of the trustee is noted in the registry; that the trust instrument is in a government-prescribed form, notwithstanding that there may of course be some collateral deed of covenant going along with it, as one would have in the case of a mortgage.

[Traduction]

pondérant. Conséquemment, nous pensons en premier lieu que le mot «écrite» qui se trouve à la ligne 30 soit éliminé et que les termes «extrait explicatif» devraient être remplacés par l'expression «un extrait partiel» étant donné que ce dernier peut se présenter sous la forme d'une lettre ou bien autrement. En effet, il peut s'agir d'un télétype ou d'une réponse sous forme de câblogramme. Il semble également qu'il est probablement superflu d'exiger que la demande soit faite par écrit. En effet cette dernière pourrait être faite de n'importe quelle façon et bien entendu la facture suivrait. Ceci, comme je le disais, n'est en quelque sorte qu'une opération de mise en ordre destinée à améliorer le système vu qu'à l'heure actuelle, de fait, nous accordons plus de pouvoirs aux sous-conservateurs.

L'amendement suivant porte sur la page 58 et consiste comme pour l'article BII-34 à substituer à l'expression «extrait explicatif» au paragraphe c) «un extrait partiel».

L'amendement suivant porte sur la page 62 du projet de loi. De nouveau, il s'agit d'un amendement qui faisait partie d'un ensemble d'amendements antérieurs, et qui je crois, a été annulé pour des raisons dont on a fait état à ce moment-là. Il s'agit d'une réponse à une critique que je crois personnellement être fondée ou au moins partiellement fondée car la teneur de l'article dépassait son intention vu que ses dispositions avaient été conçues pour sanctionner certaines restrictions gouvernementales ou d'autres restrictions appliquées par un organisme gouvernemental et non pas à des accords passés entre des particuliers ou des sociétés. Ainsi, cette modification aurait-elle pour effet de limiter l'application de l'article aux gouvernements ou aux organismes gouvernementaux.

L'amendement suivant porte sur la page 64 du projet de loi et, de nouveau, il n'a pas pour objet de répondre à une critique qui aurait pu être faite mais simplement pour garantir la clarté du texte. Il nous est apparu que certaines difficultés d'ordre administratif pourraient se faire jour en ce qui concerne l'immatriculation des navires de dimensions moins importantes pour lesquels la seule exigence porte sur ses dimensions, principalement sa longueur. Nous croyons que le mot «jauge» ne devrait pas s'appliquer à ce type de navire mais que par contre il se pourrait qu'on l'interprète de façon contraire. Cet amendement clarifierait la situation et garantirait pour ce qui est des navires plus petits que la seule exigence porte sur les dimensions. En ce qui concerne les navires plus importants les exigences porteraient à la fois sur la dimension et la jauge.

L'amendement suivant est très important et porte sur la page 66 du projet de loi et plus particulièrement sur le paragraphe BII-52(2). Cet amendement est une réponse à une critique qui a été formulée à l'endroit du projet de loi et il semble que l'intention qui préside à l'acte de fiducie ne soit pas aussi claire que nous l'aurions souhaité. À la suite de cette critique d'aucuns ont pu prétendre que nous avions créé non pas un enregistrement de titres mais plutôt de documents. Cela n'a certainement pas été notre intention et cet amendement permettrait de clarifier la situation vu qu'il met les choses au point, ainsi en premier lieu vu que l'autorisation de vente du fiduciaire est consignée dans l'acte d'enregistrement, que l'acte de fiducie s'y trouve de la façon prescrite par le gouvernement,

[Text]

Still, the important powers of the trustee would be contained in the filing and would be fully recorded.

The clause has been worded in such a way that where a power of sale is not contained in the form filed, it could be added by consent of the beneficiaries of the trust. Finally, to tie the whole matter down completely, we have given the registrar the power to refuse to record a bill of sale which has been given by a trustee who is not expressly authorized to sell.

Senator Flynn: If the registrar may refuse, he may also accept.

Mr. Brisset: Mr. Chairman, we take strong exception to the word "may". We feel it is a printing error. In fact, the word should be "shall."

Senator Flynn: Perhaps Mr. Brisset could explain the grounds on which the registrar could refuse to register a trust deed where the trustee has no power to dispose.

Mr. Brisset: If the trustee does not have the power to sell, the registrar must of course refuse to register the bill of sale. If the registrar took it upon himself to register a bill of sale signed by a trustee who has no power to sell, or if the registrar were given the right to register such a bill of sale, then, when searching the title of a ship, we would have to ascertain whether the registrar acted properly or improperly in registering a bill of sale from a trustee who had no power to sell. That gets us back to a registry of deeds and not a registry of title.

Senator Flynn: That is right. I think you are right in saying that it should read "shall refuse," and not "may."

Mr. Mahoney: I am in complete agreement with what Mr. Brisset says. The word "may" should read "shall."

Mr. Gerity: I believe we said "shall" in our original discussions.

Senator Flynn: There would have to be a corresponding change in the French version.

Mr. Mahoney: Yes, indeed.

Mr. du Plessis: Is it understood by the committee that in using the word "shall", the registrar, if he fails to refuse to record a bill of sale, will be subject to being found guilty of an indictable offence under section 115 of the Criminal Code for disobeying a statute?

Mr. Mahoney: Not if the statute itself gives him the power to refuse, surely?

Mr. du Plessis: The proposed wording would command him to refuse to record a bill of sale. If the registrar fails to refuse to record a bill of sale under the circumstances outlined in subclause (3), he would be subject to criminal prosecution.

[Traduction]

en dépit bien entendu du fait que l'on puisse trouver certains autres documents collatéraux comme par exemple dans le cas d'une hypothèque. De plus, les pouvoirs importants du fiduciaire seraient consignés dans le dossier et enregistrés en bonne et due forme.

L'article a été libellé de façon telle que l'autorisation de vente ne figure pas dans le document déposé, il pourrait y être ajouté sous réserve du consentement des bénéficiaires. En dernier lieu, nous avons accordé aux conservateurs le pouvoir de refuser le dépôt d'une facture qui a été remise par un fiduciaire non expressément autorisé à effectuer la vente.

Le sénateur Flynn: Si le conservateur peut refuser, il peut également accepter.

M. Brisset: Monsieur le président nous nous opposons à l'emploi du mot «peut». Nous croyons qu'il s'agit là d'une faute d'impression. En fait, le mot exact est «droit».

Le sénateur Flynn: Peut-être M. Brisset peut-il expliquer les raisons sur lesquelles se fonde le conservateur pour refuser l'enregistrement d'un acte de fiducie dans le cas précis où le fiduciaire n'est pas autorisé à vendre.

M. Brisset: Si le fiduciaire n'est pas autorisé à vendre, le conservateur doit bien entendu refuser l'enregistrement de la facture. Si le conservateur décide d'en prendre la responsabilité, soit d'enregistrer une facture portant la signature d'un fiduciaire non autorisé, ou si le conservateur a le droit d'enregistrer cette facture, dans ce cas en effectuant des recherches relatives au titre de propriété du navire, il faudrait que nous nous assurions que le conservateur a agi conformément ou non à la loi en enregistrant la facture d'un fiduciaire non autorisé. Cela nous ramène à la question de l'enregistrement de documents et non point à l'enregistrement de titres.

Le sénateur Flynn: C'est exact. Je pense que vous avez raison de dire qu'il faudrait lire «doit refuser» et non pas «peut».

M. Mahoney: Je suis tout à fait d'accord avec M. Brisset. Il faudrait plutôt dire «doit».

M. Gerity: Je crois qu'au début de nos discussions nous nous étions mis d'accord sur «doit».

Le sénateur Flynn: Il conviendrait d'apporter une modification équivalente dans la version française.

M. Mahoney: En effet.

M. du Plessis: Le Comité a-t-il saisi qu'en utilisant le mot «doit», cela signifie que le conservateur, dans le cas où il refuse le dépôt d'une facture, se rend coupable d'une infraction criminelle en vertu de l'article 115 du Code criminel?

M. Mahoney: Pas dans le cas où la loi lui confère le pouvoir de refuser, cela va sans dire!

M. du Plessis: Le libellé envisagé dans le projet de loi lui ordonne de refuser le dépôt d'un contrat de vente. Si le conservateur ne refuse pas ce dépôt dans les circonstances stipulées au paragraphe 3, il peut faire l'objet de poursuites criminelles.

[Text]

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I would suggest that we take this one under advisement as well. I should like to discuss this particular change with the draftsmen. Mr. du Plessis may well have a very valid point.

Senator Flynn: The word "shall" is often used in statutes.

Mr. du Plessis: Where the word "shall" is used, it is usually very carefully considered.

Senator Flynn: I agree, but it is often used. I cannot agree with you that in the event of an error one is subject to criminal prosecution.

Mr. du Plessis: If the statute itself does not provide its own sanction, then section 115 of the Criminal Code applies.

Senator Flynn: If the registrar improperly applies this section, then the interested party may go to court to obtain an order to have the registrar accept a filing.

Senator van Roggen: If this is a sanction under the Criminal Code, there would have to be *mens rea*.

Mr. du Plessis: *Mens rea* is covered by section 115. We would be opening up the possibility of its application. I merely wish to point out to the committee that it should be considered by the draftsman.

The Deputy Chairman: We will come back to this, then, either this afternoon or tomorrow.

Mr. Mahoney: The next amendment is one which we suggested earlier. It has already been the subject of discussion. It is the other half of the sections 73 and 74 of the Canada Shipping Act matter. My comments on the earlier one apply to it. This amendment would re-introduce, in a limited fashion, the provisions of section 73 of the Canada Shipping Act.

I think it is fair to say that the feeling of the committee of the Canadian Bar Association on this is the same as ours; that is, while it does not strictly speaking relate to that subject, there is no harm in making sure that the bill is clear by inserting it.

Mr. Gerity: Mr. Chairman, before leaving the previous point and getting into one that is similar, we would like to point out that the Canada Shipping Act has always contained the words "shall be entered in the register". There has been no provision for notice of any trust, expressed or implied. Now for the first time we are having a trustee in this legislation, something which was forbidden formerly. So, the word "shall" has always been in the Canada Shipping Act as to the negative of filing a document indicating a trust. If it is to be the positive, where there is no power to give a bill of sale, surely the language of the two sections is what we have been trying to preserve in matters of mortgages and ship registers.

[Traduction]

M. Mahoney: Monsieur le président, je proposerais que nous nous renseignions davantage à ce sujet également. Je voudrais en discuter avec les rédacteurs. La question soulevée par M. du Plessis est peut être très valable.

Le sénateur Flynn: Le terme «doit» est très souvent utilisé dans les lois.

M. du Plessis: Lorsque l'on emploie le mot «doit», c'est généralement après mure réflexion.

Le sénateur Flynn: Je suis d'accord, son emploi est fréquent. Je ne suis cependant pas d'accord avec vous et je ne conçois pas que dans le cas d'une erreur l'on puisse engager contre un individu des poursuites criminelles.

M. du Plessis: Si la Loi en soi ne prévoit pas des sanctions aux infractions de ses dispositions, l'article 115 du Code criminel doit être appliqué.

Le sénateur Flynn: Si le conservateur applique cet article de façon erronée, la partie intéressée peut s'en remettre aux tribunaux afin d'obtenir une injonction forçant le conservateur à accepter le dépôt d'un document.

Le sénateur van Roggen: S'il s'agit d'une sanction prévue au Code criminel, il faudrait prouver l'intention criminelle.

M. du Plessis: Cette question relève de l'article 115 et ce dernier serait susceptible d'être appliqué. La seule chose que je veux porter à l'attention du Comité est qu'il conviendrait de poser la question au rédacteur.

Le vice-président: Nous reviendrons donc sur ce point cet après-midi ou demain.

M. Mahoney: L'amendement suivant est celui que nous avons proposé plus tôt. Nous en avons déjà discuté. Il s'agit de la deuxième moitié des articles 73 et 74 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Les commentaires que j'ai faits au sujet de l'amendement précédent, s'y appliquent. Cet amendement réintégrerait, en plus concis, les dispositions de l'article 73 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Je crois qu'il est juste de dire que l'impression du Comité de l'Association du barreau canadien à cet égard a été la même que la nôtre: bien qu'à proprement parler cela ne concerne pas ce sujet, il n'y a rien de mal à l'insérer pour s'assurer que le projet de loi est bien clair.

M. Gerity: Monsieur le président, avant de passer au point suivant qui est du même ordre, nous aimerions souligner que la Loi sur la marine marchande du Canada a toujours contenu les termes «ne peut être porté au registre». Aucun avis de fidéicommis exprès ou implicite n'a été prévu. Maintenant, pour la première fois, il est question de fidéicommis dans ce texte de loi, ce qui était interdit auparavant. Ainsi, le terme «ne peut» a toujours été présent dans la Loi sur la marine marchande du Canada pour exprimer l'interdiction de déposer un document de fidéicommis. S'il faut accorder l'autorisation, alors qu'il n'y a aucun pouvoir d'accorder un contrat de vente, il est certain que la formulation des deux articles est ce que nous avons essayé de préserver dans des questions d'hypothèques et de régistres maritimes.

[Text]

Mr. Mahoney: Getting back to page 67, this amendment is the same as the one which was introduced earlier with no change. The purpose is to reinstate the provisions of section 73.

We come now to page 71 of the bill. The proposed amendment deals with section BII-61 of the bill, subsection (2) of which has been somewhat controversial. Again, we discussed this matter with representatives of the Canadian Bar Association last week. We came to the conclusion that this section would indeed be clearer if in the last line we used the words such as are suggested in the amendment "any dealing that is so prohibited".

I should say that it is not the intention, and never has been the intention of this section to give the Federal Court a general power to stay actions with respect to a ship, but only the power to stay such actions where they involve questions of title to the ship. That, I suggest, has been clear because of the use of the words "any dealing with the ship", which traditionally have meant questions of title. However, I quite agree that if those words are repeated in the last line, no one can then misinterpret the section to give it a broader application than was intended. Therefore, I think that this amendment is quite a proper one.

Senator Burchill: As a layman, might I inquire as to whether there is an admiralty court in Canada?

Mr. Gerity: I think, as far as we are concerned, that the Exchequer Court Act, the Admiralty Act and the Federal Court Act have all granted jurisdiction in admiralty to those courts in this country. So whatever act you would be using granting jurisdiction in admiralty, it has been in the same terms, and the mere fact that we do not have a separate admiralty court—nor does the Federal Court of the United States—does not inhibit either court from exercising jurisdiction in admiralty. In the one case it is provided by the Constitution of the United States, and in the other it is provided by a Statute of Canada which comes within section 101 of the BNA Act. So, of course, we have an Admiralty Court although we have no specific admiralty judges.

Senator Flynn: The solution is that, of course, the definition "Admiralty Court" means the Federal Court of Canada.

Mr. Brisset: And we have the same thing in the Canada Shipping Act.

Senator Flynn: It is a curious way to do it, I think, but I think the question was well put. We have solved the problem by defining "Admiralty Court" as meaning the Federal Court of Canada.

Mr. Brisset: And also in the Canada Shipping Act you will see in the definition section that the Admiralty Court is the Exchequer Court of Canada.

Senator Flynn: And maritime law is administered by the Exchequer Court of Canada. It is on the admiralty side by virtue of the Admiralty Act, or any other statutes concerned.

[Traduction]

M. Mahoney: Pour en revenir à la page 67, cet amendement est absolument identique à celui qui a été présenté plus tôt. Son but est de rétablir les dispositions de l'article 73.

Nous passons maintenant à la page 71 du projet de loi. L'amendement proposé vise le paragraphe BII-61(2) du projet de loi qui a suscité une certaine controverse. Cette fois encore nous avons discuté de la question avec des représentants de l'Association du barreau canadien. Nous en sommes venus à la conclusion que cet article serait en effet plus précis si aux deux dernières lignes, nous utilisions des termes comme ceux qui ont été proposés dans l'amendement «relativement à toute transaction ainsi interdite».

Je devrais dire que le but visé par cet article n'est pas et n'a jamais été de donner à la Cour fédérale le pouvoir général de suspendre des procédures relativement à un navire, mais bien de lui donner celui de suspendre de telles procédures lorsqu'elles comportent des questions touchant les droits de propriété du navire. Je crois que ceci a été précisé par les termes «toute transaction relative à un navire» qui traditionnellement ont désigné les questions de droits de propriété. Toutefois, je conviens parfaitement que si ces termes sont répétés à la dernière ligne, personne ne pourra alors donner une fausse interprétation à l'article en lui donnant une plus vaste portée qu'il n'était prévu. J'estime donc que cet amendement est tout à fait approprié.

Le sénateur Burchill: A titre de profane, puis-je vous demander s'il existe une Cour d'Amirauté au Canada?

M. Gerity: Je crois, quant à moi, que la Loi sur la Cour de l'Échiquier, la Loi sur l'Amirauté et la Loi sur la Cour fédérale ont toutes donné une certaine compétence en matière d'amirauté à ces cours. Ainsi, quelle que soit la loi qui a accordé cette compétence, elle l'a fait aux mêmes conditions, et le simple fait que nous n'ayons pas de Cour d'Amirauté distincte—et c'est le cas de la cour fédérale des États-Unis—n'empêche pas l'une ou l'autre cour d'exercer une compétence en matière d'amirauté. Aux États-Unis, ce pouvoir est prévu par la Constitution, et, au Canada, par l'article 101 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Nous avons donc bien sûr une Cour d'Amirauté même si nous n'avons aucun juge d'amirauté précis.

Le sénateur Flynn: On peut dire pour trancher la question que la Cour d'Amirauté désigne la Cour fédérale du Canada.

M. Brisset: Et nous avons la même chose dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le sénateur Flynn: C'est une curieuse façon de procéder, je crois, mais la question était valable. Nous avons résolu le problème en disant que la «Cour d'Amirauté» désignait la Cour fédérale du Canada.

M. Brisset: Et, également dans la Loi sur la marine marchande du Canada, vous noterez dans l'article de définition que la Cour d'Amirauté désigne la Cour de l'Échiquier du Canada.

Le sénateur Flynn: Et le droit maritime est appliqué par la Cour de l'Échiquier du Canada. Elle s'occupe d'Amirauté en vertu de la Loi sur l'Amirauté ou de toute autre loi en cause.

[Text]

The Deputy Chairman: Are you satisfied, Senator Burchill?

Mr. Mahoney: That completes the package which the members of the committee have before them. I do, however, want to return for a moment to consideration of section BI-20 of the bill, which appears on page 31, with respect to a suggested amendment which we had not included in the package because we had not completed the discussions with the members of the committee. I had, however, prepared an amendment, or a proposed amendment, which could be handed out. However, I have to say that even that is not quite complete as yet, because from the discussion which we had last evening we have come to the conclusion that we have to make another minor change in that section. I can give the clerk copies of the amendment as we were going to propose it, and describe the additional provision, and perhaps that might be the right thing to do. Alternatively I can have a copy of the new amendment prepared, and simply give an explanation now as to what we propose.

Senator Flynn: Perhaps you might as well explain what you have in mind.

Mr. Mahoney: I will explain what we have in mind, but I will hold these amendments and we will give you something that is more complete if it is agreed that this sort of amendment should be made.

I should say generally that there has been a good deal of comment before the committee with regard to the co-ordination of or the comparison between this section, which deals with the arrest of the ship, and the sections of the Federal Court Act, particularly sections 22 and 43 which deal with admiralty jurisdiction. The provision of section BI-20 is admittedly a matter dealing with civil action, and is nothing more than that, and logically one should think that it would be better placed in the Federal Court Act. However, at the time that the Federal Court Act was drafted, the government was not ready to propose the sister ship arrest provisions and there were a number of administrative reasons at that time, which is a long way back so I cannot be very specific on them. But in any event the sister ship arrest provisions were put into the Federal Court Act and discussions were held with members of the bar at that time, and it was explained that while we were not in a position to do it then we did intend to cover this matter in the Maritime Code, and that is what section BI-20 does.

It is easy to say that both provisions should be in the one act. But I think it can be argued that the sister ship arrest provisions and the arrest provisions generally are better placed in the Maritime Code because that is a statute which has broader publication than the Federal Court Act. It is a statute which is seen by more people, particularly ship owners and ship masters, and surely provisions dealing with the arrest of a ship should appear in the statute where they are most often seen.

In addition, there is no confusion between these sections nor can any confusion arise because section BI-20 clearly refers

[Traduction]

Le vice-président: Êtes-vous satisfait, sénateur Burchill?

M. Mahoney: Ceci complète le dossier d'amendements soumis aux membres du Comité. J'aimerais, toutefois, qu'on reprenne un moment l'étude de l'article BI-20 du projet de loi, qui figure à la page 31, au sujet d'un amendement proposé que nous n'avons pas inclus dans le dossier parce que nous n'en avons pas suffisamment discuté avec les membres du Comité. J'avais, cependant, préparé un amendement, ou un projet d'amendement, qui pourrait être distribué. Je dois dire que même celui-ci n'est pas tout à fait au point encore parce que, d'après la discussion que nous avons eue hier soir, nous en sommes arrivés à la conclusion que nous devons apporter un autre changement mineur à cet article. Je peux donner au greffier des copies de l'amendement que nous avons l'intention de proposer, et vous décrire la disposition additionnelle, c'est la meilleure chose à faire sans doute. D'autre part, je puis faire en sorte qu'une copie du nouvel amendement soit préparée, et simplement vous donner une explication maintenant de ce que nous proposons.

Le sénateur Flynn: Peut-être feriez-vous aussi bien d'expliquer ce que vous avez en tête.

M. Mahoney: Je vais le faire, mais nous vous présenterons quelque chose de plus complet que si nous convenons que ce genre d'amendement doit être apporté.

Je dois dire qu'en général on a longuement discuté en Comité de la coordination ou de la comparaison entre cet article, qui traite de la saisie d'un navire, et les articles de la Loi sur la Cour fédérale du Canada, plus particulièrement les articles 22 et 43 qui traitent de la compétence en matière d'amirauté. L'article BI-20 traite évidemment d'une action civile, c'est tout. Logiquement, on penserait que cette disposition ne serait pas à sa place dans la Loi sur la Cour fédérale. Toutefois, au moment où cette dernière a été rédigée, le gouvernement n'était pas prêt à proposer les dispositions sur la saisie d'un navire jumeau pour des raisons administratives que je ne puis vous exposer, car il y a assez longtemps de cela. Mais de toute façon, les dispositions sur la saisie du navire jumeau ont été insérées dans la Loi sur la Cour fédérale et des discussions ont eu lieu à l'époque, avec des membres du Barreau; on a expliqué que, bien que nous n'ayons pas été en mesure de le faire alors, nous avions l'intention de traiter de cette question dans le Code maritime et c'est ce que fait l'article BI-20.

Il est facile de dire que les deux dispositions devraient se retrouver dans une seule loi. Mais on peut soutenir je pense, que les dispositions sur la saisie d'un navire jumeau et les dispositions sur la saisie, en général, ont vraiment leur place dans le Code maritime puisqu'il s'agit là d'un texte qui a une diffusion plus vaste que la Loi sur la Cour fédérale. Il est consulté par un bien plus grand nombre de personnes, plus particulièrement par les propriétaires et par les capitaines de navires; il est certain que les dispositions sur la saisie d'un navire devraient figurer dans le texte législatif qui est le plus souvent consulté.

De plus, il n'existe aucune confusion entre ces articles et il n'y en aura certainement pas car l'article BI-20 renvoie claire-

[Text]

back to section 22 of the Federal Court Act. So the two should be read together. However, be that as it may, this has been selected as the best way at the moment of handling this matter, and it is the way that the department feels it should be done. However, having said that, there are one or two matters which seem to have been missed in the very detailed discussions which did go on with respect to both the Federal Court Act and this legislation and which perhaps should be corrected here. The first one, and one on which I had prepared an amendment, is concerned with the use of the word "an owner" as it appears in section BI-20. You will notice that in subsection (1)(a)(i) it reads:

the ship may, in accordance with the Rules of the Court, be arrested if at the time when the arrest is effected that person is an owner or charterer of the ship, or—

And those words "an owner or charterer of the ship" are used throughout. The words were deliberately used at that time, or when this was first drafted, because in the concept of registration which we have in the act, ownership can be quite widespread, and yet each owner really should be responsible for offences committed by the ship or for civil action. So the words "an owner" were deliberately used. However, it must be said that the primary purpose of section BI-20 is to allow Canada, if not to ratify the arrest convention, at least to conform with the arrest convention as closely as possible.

It is noted that the arrest convention, and indeed the English legislation which is based on the arrest convention, does provide that the only time these provisions will be open to a claimant is when the ship is totally owned by that person. We have, therefore, come to the conclusion that since the primary purpose is to allow us to have legislation which is as close to uniform throughout the world as possible, we should remove those words and replace them with the words "the owner" so that these provisions would be applicable when the ship is totally owned by a particular person.

The second change, and one which we have not yet put into writing, is very simple. It is concerned with paragraph (b) of section BI-20, which begins by saying:

(b) if a claim arising under paragraph 22(2)(a), (c), (1) or (s) of the Federal Court Act is made therein or any other claim is made therein that gives rise to a maritime lien, . . .

Somehow, and no one can be sure how this happened, in the co-ordination of these two sections subparagraph (q) was inadvertently left out. It is now felt, and this matter has been discussed with the committee and in fact was initiated by the committee, that that list of subparagraphs, besides including subparagraphs (a), (c), (1) and (s), should also include subparagraph (q) of section 22 of the Federal Court Act. That is the paragraph which allows for claims in general average.

This problem is covered quite adequately in the Federal Court Act because it is specifically dealt with in section 43, subsection 3, of the Federal Court Act, but it is our feeling that if we fail to mention it here, some question might then be raised that section 43, subsection 3, of the Federal Court Act is somehow restricted. We therefore will be preparing an

[Traduction]

ment à l'article 22 de la Loi sur la Cour fédérale. Les deux devraient donc être lus ensemble. Toutefois, quoi qu'il en soit, on a décidé que c'était là le meilleur moyen pour le moment de traiter de cette question, et c'est celui que préfère le ministère. Ceci dit, il existe un ou deux points qui semblent avoir été oubliés lors des discussions très approfondies qui ont eu lieu au sujet de la Loi sur la Cour fédérale et du présent projet de loi, lesquels devraient peut-être être corrigés ici. Le premier, et j'ai même préparé un amendement à ce sujet, traite de l'utilisation du terme «le propriétaire» qui figure à l'article BI-20. Le sous-alinéa (1)a)(i) se lit comme suit:

«(i) le navire peut, conformément aux Règles de la Cour, être saisi, si cette personne, au moment où la saisie est effectuée, en est le propriétaire ou l'affrètement, ou,»

Et les termes «le propriétaire ou l'affrètement» sont utilisés constamment. Ces mots avaient été délibérément choisis à l'époque, soit lorsque cette loi a d'abord été rédigée parce que, selon le concept de l'immatriculation que nous avons dans la loi, la propriété peut être tout à fait répandue. Pourtant chaque propriétaire en fait devrait être civilement responsable des délits commis par son navire. Ainsi les termes «le propriétaire» ont été délibérément utilisés. Toutefois, le premier but de l'article BI-20 est de permettre au Canada, sinon de ratifier la convention sur les saisies, du moins de s'y conformer aussi fidèlement que possible.

On note que la convention sur la saisie et, en fait, la législation anglaise qui est fondée sur cette convention, ne stipulent pas que le requérant ne peut se prévaloir de ces dispositions que si le navire lui appartient exclusivement. Nous avons donc conclu que, puisque nous voulons avant tout avoir une loi aussi uniforme que possible dans le monde, nous devrions supprimer ces termes et leur substituer «le propriétaire» de sorte que ces dispositions s'appliquent lorsque le navire est la propriété exclusive de la personne en cause.

Le second changement, que nous n'avons d'ailleurs pas encore mis par écrit, est très simple. Il se rapporte à l'alinéa b) de l'article BI-20, qui commence ainsi:

b) si une demande est formulée en vertu de l'alinéa 22(2)a), c), 1) ou s) de la *Loi sur la Cour fédérale* ou si une autre demande qui donne naissance à un privilège maritime . . .»

Nul ne sait au juste comment cela s'est produit mais, dans la coordination de ces deux articles, le sous-alinéa q) a été malencontreusement oublié. On croit maintenant, et cette question a été discutée par le Comité qui a d'ailleurs entamé la discussion, que cette liste de sous-alinéas devrait inclure, en plus des sous-alinéas a), c), 1) et s), le sous-alinéa q) de l'article 22 de la Loi sur la Cour fédérale. C'est-à-dire l'alinéa qui autorise les demandes relatives à l'avarie commune.

Ce problème est tout à fait bien traité par la Loi sur la cour fédérale et, plus particulièrement au paragraphe 3 de l'article 43, mais nous croyons que, si nous ne le mentionnons pas ici, on pourrait prétendre que le paragraphe 3 de l'article 43 de la Loi sur la Cour fédérale a une portée limitée. Nous prépare-

[Text]

amendment which will simply strike out line 29 on page 31 and will substitute the following:

22(2)(a), (c), (1), (q) or (s) of the Federal

With these changes we feel that we will have co-ordinated these two sections in what is a most complicated matter in a way which does what was intended in order to bring into effect the sistership arrest provisions.

The Deputy Chairman: Are there any questions on that particular point?

Mr. Gerity: Mr. Chairman, our remarks were directed originally to the Federal Court Act itself, because the general language leads one to suppose that there are some other kinds of maritime lien than those which actually exist in law and always have heretofore existed in law. With respect to the new statute we seem to be getting into dock charges and matters which are most certainly not maritime liens, but which seem to give cause for arrest in certain circumstances. At the least the two sections of the act should coincide with each other, whether the Federal Court Act be right or wrong. Preferably, however, and I state this as a personal opinion, section BI-20 of this act should contain only seizure and detention provisions and should not have provisions parallel to those in the Federal Court Act. I say this because unless the language be precise, what I commonly call piecemeal confusion is apt to prevail.

Mr. Brisset: Mr. Chairman, when the Federal Court Act was discussed by the members of our committee and by the representatives of the government we stressed that the sistership provision should have been included in the Federal Court Act, but we were told that for administrative reasons that could not be. We were assured, however, that it would be included in the Maritime Code, which we expected to come into force much earlier than seven years after the enactment of the Federal Court Act.

One thing we do not want to have happen is to see the sistership provision fall between two stools now, being dropped from the Maritime Code and yet not being put into the Federal Court Act. That is the danger of tampering with the clause at the moment.

The Deputy Chairman: Mr. Mahoney, do you have anything further to add to that?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, only that I take the point Mr. Gerity has made about dock charges, a matter in which, of course, the Department of Transport and its branches are interested. It is true that certain attributes of maritime liens have been added to dock charges, but that is something which has been added in other countries as well. While it is not a popular matter with shipowners, it is nevertheless something which government policy indicates, and has indicated for some years, should be accomplished. I take note of the point Mr. Gerity has made, but I assert that it has been done in other countries as well and that it is the intention of the government to do it here.

[Traduction]

rons donc un amendement qui retranchera simplement la ligne 32 de la page 31 et la remplacera par ce qui suit:

«De l'alinéa 22(2)a), c), l), q) ou s) de la Loi»

Ces changements permettront, croyons-nous, de coordonner ces deux articles de sorte que, malgré la grande complexité du problème, il sera possible d'appliquer les dispositions sur la saisie de navires appartenant au même armateur.

Le vice-président: Y a-t-il des questions sur ce point?

M. Gerity: Monsieur le président, nos remarques s'adressaient, au départ, à la Loi sur la Cour fédérale elle-même, parce que le libellé général nous porte à croire qu'il y a d'autres genres de privilèges maritimes que ceux que prescrit normalement dans la Loi et qui s'y sont toujours trouvés auparavant. Quant à la nouvelle mesure législative, il semble que nous y abordions des questions de frais de cale sèche et d'autres, qui ne sont certainement pas des privilèges maritimes, mais qui semblent donner lieu à une saisie, dans certaines circonstances. Les deux articles de la loi devraient, au moins coïncider, que la Loi sur la Cour fédérale soit juste ou non. De préférence, toutefois, et c'est mon opinion personnelle, l'article BI-20 du projet de loi ne devrait renfermer que des dispositions de confiscation et de rétention, sans aucunes dispositions parallèles à la Loi sur la cour fédérale. Je dis cela parce que, se le libellé n'est pas précis, la plus grande confusion ne tardera pas à régner.

M. Brisset: Monsieur le président, lorsque les membres de notre Comité et les représentants de notre gouvernement ont étudié la Loi sur la Cour fédérale, ils ont insisté pour que la disposition sur les navires appartenant à un même armateur y soit ajoutée mais on nous a dit que, pour des raisons administratives, ce n'était pas possible. Nous avons toutefois été assurés que cela serait inscrit dans le Code maritime qui devrait entrer en vigueur beaucoup plus tôt que prévu, c'est-à-dire moins de sept ans après l'adoption de la Loi sur la Cour fédérale.

Nous ne voulons certes pas que la disposition concernant les navires appartenant au même armateur soit laissée pour compte et exclue du Code maritime sans pour autant être inscrite dans la Loi sur la Cour fédérale. Voilà ce que nous risquons si nous modifions l'article immédiatement.

Le vice-président: Monsieur Mahoney, aimeriez-vous ajouter quelque-chose?

M. Mahoney: Monsieur le président, j'ai retenu ce qu'a dit M. Gerity au sujet des droits de bassin auxquels le ministère des Transports et ses divers départements s'intéressent énormément. Il est vrai que certains attributs des privilèges maritimes ont été rattachés aux droits de bassin, mais d'autres pays en ont fait autant. Les armateurs n'en sont peut-être pas très heureux mais, d'après la politique gouvernementale établie depuis quelques années, c'est ce qui est prévu. Je prends note de l'observation de M. Gerity mais je tiens à souligner que d'autres pays ont déjà mis en pratique ce que le gouvernement a l'intention de faire ici.

[Text]

Senator van Roggen: Mr. Chairman, I was rather interested in the whole question of central registry, and if I may I should like to make one or two observations with respect to it. I still do not see that the regional registry offices are much more than post offices. The documents end up in Ottawa under this arrangement—at least the certified copies which you leave on registration with the registry office do. So the filing, as Mr. Mahoney was saying in answer to my previous question, takes place in Ottawa.

It seems to me, therefore, that when dealing with that filing it would be necessary to do your searching of those documents here in Ottawa. I am not an admiralty lawyer, I might say, but I am concerned as a person from a region of Canada which has in it perhaps 50,000 small boats.

If one is concerned with mortgaging or selling a freighter, or is involved in any other form of dealing with a freighter, then of course it makes little difference if one has to incur the additional expense of retaining an Ottawa agent. But with respect to the simple sale of or mortgaging of a small fishing boat or small pleasure craft, I cannot for the life of me see that the new arrangements are preferable to the existing ones; nor can I see that they are really being introduced for the convenience of the public. I think the new arrangement is probably for the convenience of the department. I am here to look after the interests of public convenience and not the department's convenience.

The letter from Mr. Cloutier, which was put before us this morning, does not impress me particularly insofar as costs are concerned with regard to the present system. I doubt whether the new system will cost any less. Certainly with regard to the number of small vessels in Canada, quite apart from large ones, with modest registration fees, the schedules which would be established would more than pay for that type of cost.

The other thing I note from Mr. Cloutier's letter is that he indicated that we need not concern ourselves with computerization at this point. He dismisses it as something that might be too expensive to put in at the present time. That, again, is not sufficient for me, because if we are going to start going to computerization because we are persuaded in a year or two from now that computers are cheaper, we will undoubtedly get one as soon as possible. Then where do we stand with regard to mistakes by the computer? We simply cannot say that computers are not used at the moment because they are a little too expensive. As a lawyer practising a Torrens system of land registry in British Columbia—which works admirably, I might say—there you have a type of guarantee by the system, and you have to have an assurance fund so that if something goes wrong with the system the person who is victimized is recompensed. I say that even in so far as going to microfilm, where you cannot examine the original document, because signatures are not legible, seals do not show up, and so on.

I think it should be made quite clear that we will not start going to microfilm and computers without going fully into amendments to the act which would provide assurance funds, or whatever mechanism might be available, to provide protection for people.

[Traduction]

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, toute la question d'un bureau d'enregistrement central m'a vivement intéressé et j'aimerais faire quelques observations à ce sujet. Personnellement, je n'accorde pas plus d'importance à ces bureaux régionaux qu'aux bureaux de poste. De toute façon, les documents aboutissent à Ottawa, du moins les copies certifiées, déposées au bureau d'enregistrement. Donc, comme l'a dit M. Mahoney en réponse à une de mes questions, l'immatriculation a finalement lieu à Ottawa.

Par conséquent lorsqu'on fait des recherches sur une immatriculation, il faut les faire à Ottawa. Je ne suis pas un avocat de droit maritime mais je suis originaire d'une région où l'on compte près de 50,000 petites embarcations.

S'il s'agit d'hypothéquer ou de vendre un cargo, ou alors de toute autre transaction touchant un cargo, les frais occasionnés en ayant recours à Ottawa n'importent pas. Mais lorsqu'il est question tout simplement de vendre ou d'hypothéquer un petit bateau de pêche ou une embarcation de plaisance, je n'arrive pas à imaginer comment les nouvelles dispositions puissent être préférables aux anciennes; je n'arrive pas non plus à croire qu'elles aient été choisies pour rendre service à la population. Je crois que c'est plutôt dans l'intérêt du ministère. J'essaie présentement de défendre la population et non pas le ministère.

La lettre de M. Cloutier qu'on nous a présentée ce matin ne m'impressionne pas particulièrement, du moins pour ce qui est des frais occasionnés par le système actuel. Cela m'étonnerait fort que le nouveau système coûte moins cher. Étant donné le nombre de petites embarcations au Canada, sans compter les navires, on pourrait fort bien choisir des tarifs d'immatriculation, même modestes, qui permettraient sans aucun doute à recouvrir les frais.

Dans sa lettre, M. Cloutier dit que nous ne devons pas encore nous inquiéter de l'automatisation du système. D'après lui, cela coûterait trop cher pour le mettre en pratique dès maintenant. Cela ne me suffit pas car je sais que si d'ici un an ou deux, on est convaincu que les ordinateurs sont moins chers, on se lancera dans l'automatisation le plus rapidement possible. A ce moment-là, que pourrons-nous faire contre les erreurs commises par l'ordinateur? On ne peut répondre simplement qu'on n'utilise pas actuellement d'ordinateurs parce qu'ils coûtent trop cher. En Colombie-Britannique, le cadastre est organisé suivant le système Torrens qui fonctionne à merveille et je le connais bien puisque j'y étais avocat. Il y a une assurance inhérente à ce système et un tel fonds est nettement indispensable puisqu'en cas d'erreur, la victime doit pouvoir être dédommée. Quant aux microfilms, on ne peut vraiment étudier le document original puisque les signatures sont illisibles, que les sceaux ne se voient pas, et ainsi de suite.

Comprenez bien que nous n'envisagerons pas l'utilisation de microfilms et d'ordinateurs tant que la loi n'aura pas été modifiée de façon à permettre le dédommagement, d'une façon ou d'une autre, des personnes lésées.

[Text]

I will leave it to others here, who have been attending the meetings more regularly than I, to pursue further the whole question of a central registry—which was the original idea, as I understood it, several years ago, and I made some complaints then informally. We now have these district registries, or whatever they are called, but they do not seem to be any more than post offices. I am still concerned about my original point. I am not concerned about the big ships. Why is this more convenient for the hundreds of thousands of small boat owners in Canada who want to mortgage or sell a boat from time to time for a few thousand dollars without retaining an Ottawa agent? Those are some of the questions I have.

Mr. Mahoney: There are a number of question involved there. I will try to cover as many as I can. Let me say first that the deputy registrars' offices are certainly more than post offices, because one must remember that the priority of any document derives from the time that it is filed with the deputy registrar, and that gives the deputy registrar a much more important function than merely passing documents along to the central registry.

Senator van Roggen: He puts a date stamp on it, the same as does the post office.

Mr. Mahoney: But the function of that date stamp is very important to the priority which derives from that. The system envisaged here is very similar to the Torrens system. It is true that there is no fund to recompense someone, but the system which is envisaged here is basically the same as the situation which now exists. There is no such fund at the present time, either. Certainly we have never considered the idea of establishing that sort of fund.

Senator van Roggen: I merely mentioned that in connection with computers.

Mr. Mahoney: Let me say, with respect to the idea of using computers, that it is not so much a question of saying, "We doubt the necessity for using a computer at this time", the inference being that perhaps in a few years time the computer might suddenly become more useful. It goes a little deeper than that, I think. At this stage it is difficult to see what a computerized system could actually add to ship registry. Let us confine it to ship registry. The important thing in ship registry is really to preserve the documents and to ensure that there is a speedy method by which those documents can be searched. The best way of doing that is by using a microfilm system.

I am not saying, nor do I think Mr. Cloutier is saying, that the cost of the system will be less than the existing system. It is not in the nature of things that it would be less. We also do not think that it need be drastically greater, because the major expense in that sort of operation is in the establishment of a computerized system, and so far as a ship registry is concerned we cannot see that computerization as such would add anything to the registry.

Having said that, I think it is important to add that computerization may well prove to be a desirable thing from another

[Traduction]

Je vais plutôt laisser ceux qui ont été plus assidus que moi aux séances du comité discuter du bureau central d'enregistrement, idée qui fut lancée il y a plusieurs années et dont je m'étais officiellement plaint à l'époque. Il existe présentement des bureaux d'enregistrement de district, je ne sais comment vous les appelez au juste, qui ne semblent guère plus importants que des bureaux de poste. J'en reviens donc à ma première observation: ce ne sont pas les gros navires qui me préoccupent. Pourquoi ce nouveau système serait-il plus pratique pour les centaines de milliers de Canadiens propriétaires de petites embarcations qui désireraient hypothéquer ou vendre leurs bateaux pour quelques milliers de dollars, sans être obligés de se choisir un agent à Ottawa? Voilà les questions que je me pose.

M. Mahoney: Vos propos soulèvent plusieurs questions. Je vais essayer de répondre à toutes, dans la mesure du possible. D'abord, les bureaux des sous-conservateurs représentent plus que des bureaux de poste car l'ordre de priorité des documents est établi d'après le moment de leur enregistrement auprès d'un sous-conservateur; autrement dit, le sous-conservateur ne se contente pas simplement de transmettre les documents au bureau central.

Le sénateur van Roggen: Il appose un timbre daté, tout comme un postier.

M. Mahoney: Mais l'importance de ce timbre daté est primordiale puisqu'il s'ensuit un ordre de priorité. Le système proposé ressemble énormément au système Torrens. Il est vrai qu'on ne prévoit aucun fonds pour dédommager certaines personnes lésées, mais le système est plus ou moins semblable à celui présentement en vigueur. En ce moment non plus il n'y a pas de fonds. L'idée d'en créer un d'ailleurs ne nous est jamais venue.

Le sénateur van Roggen: J'en ai parlé en songeant au système automatisé.

M. Mahoney: Pour ce qui est des ordinateurs, il ne s'agit pas d'établir si l'utilisation d'un ordinateur est utile à l'heure actuelle, mais bien de se rendre compte que d'ici quelques années cela pourrait s'avérer souhaitable. Pour l'instant, il est difficile d'imaginer qu'un système automatisé puisse faciliter l'immatriculation des navires. Parlons-en justement; l'important en fait est de conserver les documents et de trouver une méthode de recherche rapide. La meilleure solution serait donc l'emploi de microfilms.

Cela ne veut pas dire que ce système coûtera moins cher que le système actuel; ce n'est probablement pas non plus ce qu'a voulu dire M. Cloutier. Ce ne serait pas normal qu'il coûte moins cher. Les coûts ne doivent pas nécessairement être sensiblement plus élevés puisque la principale dépense serait occasionnée par l'aménagement du système d'automatisation. D'ailleurs nous ne croyons pas que l'immatriculation des navires en serait facilitée.

Pourtant, je tiens à ajouter que l'automatisation pourrait s'avérer souhaitable pour une autre tâche, celle de l'identifica-

[Text]

point of view. That is related to the identification system for vessels. That is the equivalent of what is now used as a licensing system. It seems to us that computerization may well be helpful in allowing speedy access to the information which is stored identifying vessels, to ensure that there is quick identification in respect to offences or even in respect of safety matters.

So it is not entirely a question of being able to put one's finger on the owner of a small craft because he has committed an offence. It may well be to his benefit to be able to identify him quickly. But that is essentially a different system from registry. It is contained in the same sphere, but it is a different system; and since the amount of information with respect to small craft that needs to be stored for computerization for an identification system is very much smaller than the amount of information which needs to be stored for a registry system, computerization of that identification system may well prove to be the best way of doing it. It may indeed be cheaper to use a computer for the storing of that kind of material than it would be to use a whole lot of clerks and a card index system, or something like that. We do not know that. Whichever system is the cheapest is the one that would be used. Unfortunately, the studies have not gone so far as to give us a real lead on what may be the cheapest system.

Senator van Roggen: You are speaking about something that is outside the registry system.

Mr. Mahoney: It is outside the registry system, and yet it has created some confusion here. There is no question that it is linked to it. What Mr. Cloutier was pointing out in his letter is that the way the present system works you have the registration of large commercial ships and you have a licensing system which is purely an identification system for small craft. But what actually happens—I am sure, senator, you are very much aware of this, coming from the west coast—is that many owners of small craft, since they either want or need to have the title protection of a registry system, although there is nothing to require them to be registered, go ahead and register their ships voluntarily anyhow. But the system which they are then entering on a voluntary basis is designed primarily for large craft.

Senator van Roggen: Do not confuse my objections as being a complaint about rationalizing that. That makes eminent sense to me. I do not think I would stop at 10 metres. I think I would go to 12 or 15 metres on the smaller boats. That is not my objection.

Mr. Mahoney: If you look at the existing system, you will see that there is right now really a three-layer system. That is, large registered craft, small craft which are registered but which do not really need to be registered, or where there is no compulsion to register, and licensing. What we are trying to put in place of that is again a three-layer system. With regard to very large craft, there really would be very little difference—in fact, I think at this stage there would be no difference—in what is proposed for large craft, particularly now that we have the deputy registrars' offices acting in the way they will be acting.

[Traduction]

tion des navires. Ce serait là l'équivalent du système actuel de permis. Nous croyons que l'automatisation accélérerait la sortie des données stockées pour permettre l'identification rapide de navires en cas d'infraction ou de problèmes de sécurité.

Nous ne cherchons donc pas seulement à retrouver le propriétaire d'une embarcation qui aurait commis une infraction. Ce pourrait être dans son intérêt que de pouvoir l'identifier rapidement. Le système serait tout à fait différent de celui de l'immatriculation. Quoique les deux systèmes relèvent du même domaine ils demeurent néanmoins différents. En outre, comme les renseignements stockés pour permettre l'identification des embarcations sont beaucoup moins nombreux que ceux nécessaires à l'immatriculation, l'automatisation du premier système serait peut-être la méthode idéale. Aussi, peut-être l'utilisation d'un ordinateur pour stocker ces renseignements serait-elle plus économique que l'emploi d'une foule de commis responsables d'un fichier. Nous ne le savons pas encore. Quel que soit le système le moins dispendieux, c'est celui-là que nous utiliserons. Malheureusement, les études n'étant pas encore terminées, nous ne savons pas encore lequel l'est.

Le sénateur van Roggen: Vous ne parlez pas du système d'enregistrement.

M. Mahoney: Non, et c'est peut-être là qu'il y a eu confusion. Il y a évidemment un lien entre les deux systèmes. Ce que voulait dire M. Cloutier dans sa lettre, c'est qu'actuellement, il y a un système d'enregistrement pour les gros cargos et un autre système de permis servant uniquement à l'identification des embarcations. Comme vous venez de la côte ouest, sénateur, vous savez certainement que beaucoup de propriétaires d'embarcations enregistrent leur bateau, même s'ils n'y sont pas obligés, afin de protéger leur titre de propriété. Mais ce système, dont ils usent de leur plein gré, a été conçu pour les gros navires.

Le sénateur van Roggen: N'interprétez pas mes objections comme des plaintes sur la rationalisation des systèmes puisque je trouve que c'est plein de bon sens. Je ne m'arrêteraï toutefois pas à dix mètres, j'irais jusqu'à 12 ou 15 mètres pour les petites embarcations. Ce n'est pas à cela que je m'oppose.

M. Mahoney: En fait, si vous y regardez de plus près, vous allez vous rendre compte que le système actuel a trois volets. Il y a l'enregistrement des gros navires, celui des embarcations même si ce n'est pas utile ni obligatoire, et enfin les permis. Nous voulons donc à nouveau un système à trois paliers. En ce qui concerne les gros navires, il n'y aura pas de changement surtout que les bureaux des sous-conservateurs fonctionnent déjà comme ils le devront.

[Text]

For those small craft which are not registered there will be very little difference also, except that the forms which they may have to use will be simplified, because in separating, it is possible to provide simplification by the regulations for those small craft owners, and a number of other small craft which are now licensed, but which could just as easily be registered under the small craft system, would be registered.

Below that there will still be the necessity for an identification system to cover that great mass of small craft which do not need to be registered, by any stretch of the imagination, and I am thinking here particularly of small craft which are powered by outboard engines. This makes up the vast bulk of the small craft in the spectrum, and although we have made the legislation very flexible, to allow it to be done by regulation, it may well be that what will happen is that all outboard engine craft would not be registered in any way, but would simply have an identifying number. That, if you look at the whole system, is a simplification of what there is now, and I think, by simplification, it does give an advantage to the public. It means that the vessels in which the individual person has the largest investment in money fit into a category where he gets title protection. The smaller craft, where that is not necessary, get only identification, but they get identification of a much more efficient kind than is now available, either to the individual or to the government.

With respect to very large craft, the system really remains much the same as it is now.

Senator van Roggen: I would just like to finish by saying that I will leave it to others who have been into this more deeply than I have to continue to pursue this particular point. I do not quarrel with any amount of computerization which is internally desirable from the department's point of view for identification, or anything else, that is not accomplished by the present system. I certainly agree with you that the present system could be rationalized and improved greatly.

I think my main concern and complaint is with regard to small transactions involving what are presently registered boats—fishing boats and others—on both coasts of Canada, and attempting to cope with a central registry office. I cannot see the real need for it, and I am yet to be convinced that you could not do all these things and have, say, a registry office, decentralized, on the coasts of this country, and not in Ottawa. I am for more decentralization, not more centralization, with regard to many things in this country, and that is one of them.

Thank you, Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think I might add—because I had not responded to that particular aspect of Senator van Roggen's question, and I think it should be

[Traduction]

Il y aura également très peu de changement pour les petites embarcations qui ne sont pas immatriculées, sauf pour que les formulaires qu'on devra peut être utiliser seront plus simples car, en considérant distinctement les embarcations, il sera possible de prévoir des règlements plus simples pour ces propriétaires de petites embarcations, et un certain nombre d'autres petites embarcations, pour lesquelles un permis a déjà été émis, mais qui pourraient tout aussi bien être enregistrées en vertu du système des petites embarcations seraient immatriculées.

Dans le cas des embarcations encore plus petites, il sera nécessaire de mettre sur pied un système d'identification qui vaudrait pour toutes les petites embarcations pour lesquelles on ne songerait jamais à exiger d'immatriculation, et je pense ici, plus particulièrement, aux petites embarcations propulsées au moyen d'un moteur hors bord. Cela permettrait d'englober toutes les petites embarcations, et même si la loi est assez souple pour que nous puissions procéder par voie de règlement, il se pourrait bien que les embarcations à moteur hors bord ne soient pas immatriculées mais simplement muni d'un numéro d'identité. Si l'on considère ce système dans son ensemble, cela représente une simplification par rapport au système actuel, ce qui, il me semble, est à l'avantage de la population. Les navires qui représentent pour leurs propriétaires un important investissement feraient ainsi partie d'une catégorie permettant au propriétaire d'obtenir, pour sa protection, un titre de propriété. Les petites embarcations pour lesquelles cela ne s'impose pas ne seraient dotées que d'un numéro d'identité, mais cette identité serait de nature beaucoup plus pratique, tant pour le propriétaire que pour le gouvernement, que celle qui existe actuellement.

Dans le cas des très grosses embarcations, le système demeurerait en réalité à peu près ce qu'il est actuellement.

Le sénateur van Roggen: Je termine en laissant à d'autres, qui connaissent ce domaine mieux que moi, le soin de poursuivre sur ce point. Je ne m'oppose pas à ce que l'on augmente la capacité de nos ordinateurs, comme le souhaite le ministère, pour des opérations d'identification, ou autres, que le système actuel ne permet pas d'effectuer. J'admets avec vous, bien sûr, que le système actuel pourrait être considérablement rationalisé et amélioré.

Ce qui m'inquiète le plus, je crois, et que je déplore, est en rapport avec les petites transactions relatives à des embarcations actuellement immatriculées—bateaux de pêche et autres—sur l'une et l'autre des côtes canadiennes, et le fait qu'on entend mettre sur pied un bureau central d'enregistrement. Je n'en vois pas la nécessité, et je ne suis pas encore convaincu qu'on ne pourrait pas arriver à faire toutes ces choses en ayant, disons, des bureaux d'enregistrement décentralisés, sur les côtes de notre pays plutôt qu'à Ottawa. Je suis en faveur de la décentralisation, et non d'une centralisation accrue en ce qui a trait à beaucoup de questions dans notre pays, et vous en avez là un exemple.

Je vous remercie, monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, je crois que je pourrais ajouter—car je n'ai pas répondu à ce point particulier de la question du sénateur van Roggen, et je crois qu'il faudrait y

[Text]

answered—that the way the system is set up does not imply that the owner of a small registered craft need employ an agent in Ottawa, by any means. The system has been designed, as I was saying, with reference to one of these amendments, to be similar to the system which is in use in the United Kingdom, where there is some centralization of records. That is really all that is implied in centralization here, namely, centralization of the records. But the ability to search, to get an abstract of the title, through the deputy registrar, is still there, because the deputy registrars will have the facilities available—teletypes, and that sort of thing—so that if one goes to them they can produce the same sort of information that would be given if you went directly to Ottawa.

Senator van Roggen: But if they send it out to you on the teletype, and if the teletype has a mistake in it, who compensates the lawyer's indemnity insurance company for the mistake? That is the thing I cannot comprehend.

Senator Burchill: In spite of everything Mr. Mahoney has said, coming from the east coast I feel the same way as Senator van Roggen, and I would like to add this, that at the last meeting Senator Smith (Colchester), I think, asked Mr. Mahoney if there was any request or any demand for change in this system from outside the department, either from the west or from the east. I think in reply to that, Mr. Mahoney, you said that there was not, and that this has all been engendered in the department.

Mr. Mahoney: That is quite right, Senator Burchill. This has resulted from a desire within the department to rationalize the present system, to make it work better both from the department's point of view and from the public's point of view, and to set up a system which would give owners of registered small craft just what they need and no more, and which would give a better identification system for the purposes of statistical information, for safety purposes and this sort of thing. This was generated within the department, that is quite true; it did not arise from requests made by interested parties outside the department. I suggest, however, that the end result is the same. In setting up this kind of system the department has tried to bear in mind what would be in the best interests of people had they made such representations.

Senator van Roggen: It is not always agreed in some of the outports of this country, Mr. Mahoney, that the best interests of some of us are most accurately perceived in Ottawa.

Mr. Raynold Langlois, counsel for the St. Lawrence Shipowner's Association Inc., the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, and other protection and indemnity associations of the London Group, England: Mr. Chairman, it is noteworthy that section BII-33, on searches and fees, does not allow a person to make an application to obtain information as to the contents of the registry anywhere else but at the central office in Ottawa. I am concerned about that.

[Traduction]

répondre—que de la façon dont le système est conçu, il ne sera nullement nécessaire pour le propriétaire d'une petite embarcation immatriculée d'avoir un agent à Ottawa. Comme je l'ai mentionné, à propos de l'un des amendements, le système a été conçu pour être semblable à celui en vigueur au Royaume-Uni, où l'on dispose, en quelque sorte, d'un système de centralisation des dossiers. En réalité, dans le cas qui nous occupe, il s'agit tout au plus de centralisation des dossiers. Mais il demeurera possible d'effectuer des recherches, d'obtenir un extrait du registre, par l'intermédiaire d'un sous-conservateur, car celui-ci aura à sa disposition tout l'équipement nécessaire—téléscripteurs, etc.—de sorte qu'il pourra fournir aux personnes qui s'adresseront à lui le même genre de renseignements que ces personnes auraient pu obtenir en s'adressant directement à Ottawa.

Le sénateur van Roggen: Mais, si un renseignement transmis par le téléscripateur se révélait erroné, qui dédommagerait la compagnie d'assurance de l'avocat pour cette erreur? Voilà ce que je n'arrive pas à comprendre.

Le sénateur Burchill: Comme je viens de la côte est, je suis d'accord avec ce qu'a dit le sénateur van Roggen, malgré tout ce qu'a dit M. Mahoney, et j'aimerais ajouter que, lors de la dernière séance, le sénateur Smith (Colchester), je crois, a demandé à M. Mahoney s'il y avait eu des demandes de modification du système actuel provenant de l'extérieur du ministère, c'est-à-dire de la côte ouest ou de la côte est. Je crois qu'en réponse à cette question, monsieur Mahoney, vous avez affirmé qu'il n'y en avait pas eu, et que toute cette réforme avait été conçue par le Ministère.

M. Mahoney: C'est tout à fait juste, sénateur Burchill. Ce système résulte du désir du ministère de rationaliser le système actuel, de le rendre plus efficace, tant du point de vue du ministère que de celui du public en général, et de concevoir un nouveau système qui procurerait aux propriétaires de petites embarcations immatriculées ni plus ni moins que ce dont ils ont besoin, et qui constituerait un meilleur système d'identification aux fins d'information statistique, de sécurité, etc. Il est l'œuvre du Ministère, c'est exact; il ne découle pas de requêtes formulées par des parties intéressées à l'extérieur du ministère. Toutefois, je vous signale que les résultats sont les mêmes. En concevant ce système, les gens du ministère se sont efforcés de se représenter ce qu'auraient souhaité les intéressés s'ils avaient fait ce genre de requêtes.

Le sénateur van Roggen: Monsieur Mahoney, tous ne sont pas d'accord, dans certains ports de notre pays, pour admettre que les intérêts de certains d'entre nous sont mieux perçus à Ottawa.

M. Raynold Langlois, avocat-conseil pour la St-Lawrence Shipowner's Association Inc., la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, et d'autres associations de protection et d'indemnité du groupe London, Angleterre: Monsieur le président, il est intéressant de remarquer qu'en vertu de l'article BII-33, sur les recherches et les droits, une personne ne peut présenter de demande de renseignements sur le contenu du registre ailleurs qu'au bureau central d'Ottawa. Cela m'inquiète.

[Text]

Mr. Mahoney: The way this is set up it will have to be handled administratively. We could not see, really, how to set this up in any other way. This was said before the Commons committee as well, when questions arose about the function of the deputy registrar. It simply makes sense, if you are going to have deputy registrars, to give them the sort of facilities they require so that searches can be generated through them. Indeed, you know, we do not want to limit it to that. It is possible that, administratively, the system may be broadened, so that just as I can send a cable to the central registrar in Cardiff, and get information from him, and do it from my own office, anyone in Canada could do that by sending a telex or a telegram to the central registry in Ottawa, or wherever the central registry may be. We did not want to restrict the system by tying it down to deputy registrars. We feel that this can be done administratively.

Mr. Langlois: The problem is, Mr. Mahoney, that if you wish to decentralize, and prevent searches all over the country, the only place where you can, at any given time, obtain reliable information, as a result of your amendment this morning, is at a local port of registry. Yet section BII-33 does not give the right to require and obtain a certificate of abstracts from the local registry. You have to go to Ottawa, and there is a time gap involved there.

Mr. Mahoney: I do not think it is quite the way you put it, Mr. Langlois. It is true that for a subsearch—an up-to-the-minute report—you must go through the deputy registrar. That is quite true. I agree with that. For general purposes of obtaining information as to the owner of a ship, however, or obtaining an abstract, as opposed to a transcript of the documents, one should be able to make such an inquiry from anywhere to the central office and get reasonably accurate information. In fact, the information should be right on, really.

Senator van Roggen: And what if it is not?

Mr. Langlois: Yes. That is it.

Mr. Mahoney: Any information that one gets in that respect, if it, for example, leads to a transaction involving a ship, is always going to be subsearched, anyway. In a land transaction, if you obtain an abstract of the title, and you prepare all of your documents respecting that transaction on that basis, you still do a subsearch at the end to make sure that everything is correct, and you would still do that subsearch here.

Senator van Roggen: That is when you would retain the Ottawa agent, you mean.

[Traduction]

M. Mahoney: De la façon dont est conçu le système, il faudra que l'on procède de façon administrative. Nous ne voyons vraiment pas comment on pourrait fonctionner autrement. Ce problème a également été soulevé devant le comité des Communes, lorsque l'on s'est interrogé sur le rôle des sous-conservateurs. Si l'on nomme des sous-conservateurs, il est normal que nous mettions à leur disposition les installations dont ils auront besoin pour que les recherches soient effectuées par leur intermédiaire. En réalité, nous n'avons pas l'intention de nous limiter à cela. Il est possible que, administrativement, le système soit élargi de façon que, tout comme je peux, en communiquant par câble, de mon propre bureau, avec le bureau d'enregistrement central de Cardiff, obtenir les renseignements dont j'ai besoin, toute personne au Canada puisse faire de même en communiquant par télex ou par télégramme avec le bureau d'enregistrement central à Ottawa ou à quelque autre endroit où serait situé le bureau d'enregistrement central. Nous n'avons pas voulu limiter le système en rendant obligatoire les recours au sous-conservateur. Nous croyons que cela peut se faire sur le plan administratif.

M. Langlois: Le problème, monsieur Mahoney, c'est que si vous désirez décentraliser tout en évitant qu'il ne faille effectuer des recherches un peu partout dans le pays, le seul endroit où vous pourrez, en tout temps, obtenir des renseignements sûrs, d'après votre amendement de ce matin, c'est à un bureau d'enregistrement local. Toutefois, l'article BII-33 ne donne pas le droit de solliciter et d'obtenir d'un bureau d'enregistrement local un certificat d'extrait. Il faudra se rendre à Ottawa, ce qui entraînera des délais.

M. Mahoney: Je ne crois pas que ce soit vraiment comme vous le dites, monsieur Langlois. Il est vrai que dans le cas d'une vérification—un rapport à jour—il faut s'adresser au sous-conservateur. C'est très juste. Je suis d'accord là-dessus. Toutefois, aux fins générales d'obtention de renseignements quant au nom du propriétaire du navire, ou d'obtention d'un extrait, par opposition à une transcription de documents, il devrait toujours être possible d'entrer directement en communication avec le bureau d'enregistrement central, quel que soit l'endroit où l'on se trouve, et d'obtenir des renseignements raisonnablement précis. En réalité, les renseignements devraient être d'une exactitude irréprochable.

Le sénateur van Roggen: Et qu'arrive-t-il si tel n'est pas le cas?

M. Langlois: Oui. Là se situe le problème.

M. Mahoney: Quoi qu'il en soit, tout renseignement obtenu de cette façon, lorsque, par exemple, les renseignements sont demandés en vue d'une transaction de navire, fera toujours l'objet d'une vérification. Lors d'une vente de terrain, on obtient d'abord un extrait du registre et l'on prépare tous les documents nécessaires à la transaction en se fondant sur les renseignements ainsi obtenus, mais, à la fin, on effectue toujours une vérification pour s'assurer que tout est exact. Il en serait de même dans le cas qui nous occupe.

Le sénateur van Roggen: C'est alors que vous reteniez les services d'un agent à Ottawa, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Mahoney: You would not have to, sir, because of the provision we have put in this morning, which requires that if a document has initially been filed with the deputy registrar, any subsequent document must also be filed there so that you can do that transaction in the deputy registrar's office.

Senator van Roggen: This is probably where my ignorance will show from not having been here, but those documents, either original or certified copies which are accepted after comparison with the originals, are kept in the deputy registrar's office?

Mr. Mahoney: The system is not designed so that they be kept there, but the system is flexible. I would not think it out of the question that as the system develops it might well be found that it is desirable to keep them there. Nevertheless, I think there are disadvantages to that because there could well be some duplication, and possibility of error through duplication, between the deputy's office and the central office.

Senator van Roggen: I do not know how you can run a registry system when you sit there and tell me that at somebody's discretion you might keep the documents in one office or you might keep them in another office.

Mr. Mahoney: That is not what I am saying, sir. I am saying that the system is set up as it is in the bill so that all the filing is done centrally.

Senator van Roggen: The document is put in the mail and sent here?

Mr. Mahoney: Yes.

Senator van Roggen: The original bill of sale and the mortgage?

Mr. Mahoney: Not the original, sir. The original goes back to the owner.

Senator van Roggen: A certified copy.

Mr. Mahoney: One must always remember that the primary legal obligation in any transaction remains with the owner, who has those documents. In the registry are only copies. The system is set up so that the records are kept centrally, but, as I said, the system is flexible enough so that if it were found by experience that it is desirable to keep records in the deputy registrar's office—that is, duplicates of those records—administratively, there is no prohibition against that in this legislation.

Senator van Roggen: There is still one place to conduct a proper search of copies of the documents, and that is in Ottawa.

Mr. Mahoney: Yes.

Senator van Roggen: And I do not know why.

Senator Molgat: My question is following on Senator van Roggen's question. If there is the right for the deputy registrar to provide documents, will they be considered legal documents and completely acceptable at the local level? You say they may. Will they?

[Traduction]

M. Mahoney: Ce ne serait pas nécessaire, Monsieur; en effet, en vertu de la disposition que nous avons ajoutée ce matin, si un document a d'abord été déposé chez un sous-conservateur, tout document ultérieur doit également y être déposé, de sorte que vous pouvez effectuer entièrement la transaction au bureau du sous-conservateur.

Le sénateur van Roggen: Vous allez maintenant pouvoir constater mon ignorance imputable au fait que je me sois absenté, mais ces documents, qu'il s'agisse d'originaux ou de copies certifiées conformes, acceptées après comparaison avec les originaux, sont conservés au bureau du sous-conservateur?

M. Mahoney: Le système n'est pas conçu pour qu'ils y soient conservés, mais il est possible de le faire. Au fur et à mesure que le système progressera on jugera probablement opportun de les y conserver. Néanmoins, je crois que cela comporterait des inconvénients car il pourrait fort bien arriver que le bureau du sous-conservateur et le bureau d'enregistrement central en arrivent à faire double emploi, ce qui serait une source d'erreurs.

Le sénateur van Roggen: Je ne vois pas comment vous pouvez faire fonctionner un bureau d'enregistrement si vous me dites que l'on pourrait indifféremment conserver les documents dans un bureau ou dans un autre.

M. Mahoney: Ce n'est pas ce que je veux dire, monsieur. Je dis que selon le système établi en vertu du projet de loi, tout le classement est centralisé.

Le sénateur van Roggen: Le document nous est transmis par la poste?

M. Mahoney: Oui.

Le sénateur van Roggen: Le certificat original de vente et le contrat d'hypothèque?

M. Mahoney: Pas l'original, monsieur. L'original est retourné au propriétaire.

Le sénateur van Roggen: Une copie certifiée conforme.

M. Mahoney: Il faut toujours garder à l'esprit que la première obligation légale dans toute transaction est toujours envers le propriétaire, lequel a en sa possession ces documents. Le bureau d'enregistrement ne renferme que des copies. Le système est conçu de façon que les dossiers soient conservés au bureau central, mais, comme je l'ai dit, ce système est flexible; donc, si l'expérience démontrait qu'il est souhaitable, administrativement, de maintenir ces dossiers au bureau du sous-conservateur—c'est-à-dire les duplicata de ces dossiers—rien dans cette mesure législative interdirait de le faire.

Le sénateur van Roggen: Il n'en demeure pas moins que c'est à Ottawa qu'on pourra effectuer des recherches vraiment sûres pour trouver des copies de documents.

M. Mahoney: C'est juste.

Le sénateur van Roggen: Et je me demande pourquoi.

Le sénateur Molgat: Ma question est connexe à celle du sénateur van Roggen. Si le sous-conservateur est autorisé à fournir les documents, ceux-ci seront-ils considérés légaux et entièrement valables au niveau local? Vous dites qu'ils le seront peut-être. Le seront-ils?

[Text]

Mr. Mahoney: I do not think I follow your question, senator.

Senator Molgat: For legal purposes, will the documents have to be produced by the central registry, or can the deputy registrar produce them?

Mr. Mahoney: The way it is set up at the moment in the legislation, the document would have to be certified by the registrar; it would have to come from Ottawa. As I say, it may be possible, if it is felt desirable in future, to provide duplicates in the deputy registrar's office, but I suggest that it may not be necessary to do that at all. The system should work very well the way it is set up.

Senator Molgat: There is a vast difference, Mr. Mahoney, between what is desirable in Ottawa and what is desirable in Prince Rupert, British Columbia, or Cornerbrook, Newfoundland. Very frequently those viewpoints are very far apart.

Mr. Mahoney: I am very well aware of that senator.

Senator van Roggen: I am very sorry to take so much of the committee's time on this point, but here, Mr. Mahoney, you have, by your own testimony, apparently in answer to a question by Senator Smith (Colchester) the other day, and as mentioned by Senator Burchill a moment ago admitted, that there was no outcry in the country saying that the system was not working—no outcry in the country saying, "We want a central registry!" There was no outcry from these tens of thousands of boat owners that they were not being properly served by this present system. I am not speaking of large vessels. In Ottawa—one, two or three thousand miles away from the nearest salt water—it is perceived that it will be more convenient, from somebody's point of view, and I suggest probably the department's point of view, to have a central registry, so now we are stuck with a central registry. Why is it necessary when there is no demand from the people concerned, there is no demand from interested parties, there is no demand from the regions, and yet here we are faced with a centralized registry system, instead of perfecting, streamlining and updating the perfectly good regional system we have now?

Mr. Mahoney: I could answer that in several ways. First of all, I can say, as has been expressed at these meetings on a number of occasions, that there was some shrinking of the number of places that were available for people to register—a shrinking that certainly took place over the last ten years and, as I think Senator Langlois mentioned, had taken place, in fact, over the last 20 years, and it was clear that shrinking would continue. That shrinking was already beginning to take place, primarily for financial reasons, to try to cut down the expense of operating these regions. I might say, secondly, that legislation is very often not a response to a particular public request; it is generated by the minister for what he perceives to be a problem area that needs to be covered. I could also answer this by saying that one may not expect that the owners of licensed craft would have made any representations to the government asking that the system be changed, first of all,

[Traduction]

M. Mahoney: Je ne crois pas avoir bien saisi votre question, sénateur.

Le sénateur Molgat: A des fins juridiques, les documents, les documents devront-ils être délivrés par le bureau d'enregistrement central, ou pourront-ils l'être par le sous-conservateur?

M. Mahoney: Selon les dispositions actuelles de la mesure législative, le document devra être certifié conforme par le conservateur; il devra être délivré par Ottawa. Comme je l'ai dit, il se pourrait, si on le juge souhaitable à l'avenir, que l'on garde des duplicata au bureau du sous-conservateur, mais j'ai l'impression qu'il ne sera pas du tout nécessaire d'en venir là. Le système fonctionnera probablement très bien de la façon dont il est conçu.

Le sénateur Molgat: Il y a une différence considérable, monsieur Mahoney, entre ce qu'Ottawa juge souhaitable et ce que l'on juge souhaitable à Prince Rupert (Colombie-Britannique) ou Cornerbrook (Terre-Neuve). Il n'est pas rare que les opinions soient très divergentes.

M. Mahoney: Je me rends bien compte de cela, sénateur.

Le sénateur van Roggen: Je suis désolé d'accaparer le temps du Comité, à ce sujet, mais, monsieur Mahoney, en réponse à une question qu'a posé l'autre jour le sénateur Smith (Colchester) et à laquelle le sénateur Burchill a fait allusion il y a un instant, vous auriez vous-même dit que personne au Canada ne prétendait que le système allait mal: personne ne réclame un registre central. Les dizaines de milliers de propriétaires de bâtiments ne se plaignent pas d'être mal servis par le système actuel. Je ne parle pas des gros navires. Ottawa est situé à plusieurs milliers de milles de l'océan; quelqu'un est d'avis qu'un registre central sera plus commode, et j'ai l'impression que c'est peut-être là le point de vue du ministère, ce qui explique pourquoi on se voit imposer ce registre central. A quoi bon? Les gens en cause ne le réclament nullement, les parties concernées ne le réclament pas, pas plus du reste que les régions. Néanmoins, nous voilà aux prises avec un système centralisé alors qu'on pourrait perfectionner, orienter et moderniser le très bon système régional dont nous disposons actuellement.

M. Mahoney: Je pourrais vous répondre de plusieurs façons. Tout d'abord, on a souvent répété au cours de nos séances que le nombre d'endroits disponibles pour l'enregistrement avait diminué, au cours des dix dernières années et, en fait, comme l'a dit le sénateur Langlois, cette diminution a eu lieu au cours des vingt dernières années. Tout porte à croire que cette tendance se poursuivra. Cette diminution est due surtout à des considérations financières, par souci de compresser les dépenses d'exploitation dans ces régions. Deuxièmement, très souvent, la loi ne vient pas répondre à une demande expresse du public. Le ministre, qui perçoit un certain problème, en est très souvent à l'origine. J'ajouterai également que les propriétaires de bâtiments munis de permis n'auraient pas nécessairement fait de démarches auprès du gouvernement pour réclamer que le système soit modifié pour la simple raison que le système à leur avis, n'existe à peu près pas. Il ne coûte rien, mais il

[Text]

because from their point of view the system barely exists. They pay nothing for it and it does nothing for anyone. It does nothing for them, either, because no statistical information comes from it that gives them any benefit whatever. In the way it is set up—it is actually a system that originated in pre-Confederation times—it is completely obsolete. One would not have expected the public to have initiated that type of inquiry, but it was very obvious, from a departmental point of view, that that system was serving no useful purpose, and that an efficient identification system was necessary. As I say, it is not always possible to say, "Here is a piece of legislation which various people across the country have been urging the government to pass."

Senator van Roggen: You keep slipping away from my complaint, about the centralized registry, to identification conveniences. If it is more convenient to have the identification system computerized centrally and if it can be of greater help to the search and rescue people, or whatever, I am not objecting to it. I am talking about a registry system which is now totally centralized in Ottawa. The fact that it became necessary over the years to reduce the 20 different registry systems on the maritime coasts that you had to get to on horseback, to five or six major ones today, is no argument for going the next step and putting the whole bundle in Ottawa.

Mr. Mahoney: That, sir, is not what we have done. We have provided for the deputy registrar—

Senator van Roggen: You have not persuaded me to think that I can make a proper search in one of the deputy registrar's offices, and I cannot deal with mortgages and bills of sale unless I can search.

Senator Graham: I presume that none of the provinces maintain any kind of registry with respect to smaller craft.

Mr. Mahoney: That is quite right.

Senator Graham: Has there been any consultation with the provincial governments with respect to the effects of this bill, or does the department feel that it would be necessary to have any kind of discussion with those governments which maintain ministries of transport within their own jurisdictions?

Mr. Mahoney: With respect to that, I can answer by saying that there have been no such discussions. The authority of the federal government to regulate this area is constitutionally so clear that it has not been necessary to have this sort of discussion. I can add, however, although I do not know this of my personal and direct knowledge, that over a period of years some discussions were held and, in fact, I think they were held at various times with provincial authorities with regard to licensing. Some provinces, at one time or another, indicated that they might be interested in taking over licensing functions. Licensing in some areas does work very well as a purely local matter, but it does not work well across the country. However, other provinces at the same time indicated that there was no way they wanted anything to do with something like this. It is an area of clear federal jurisdiction, and I suggest of clear federal responsibility also, particularly when it comes to identification and the information that comes from that and

[Traduction]

n'offre rien à personne. Il ne leur offre rien non plus car ils ne peuvent pas en tirer des données statistiques utiles. Dans sa forme actuelle, c'est le système qui existait déjà avant la Confédération et c'est totalement désuet. On ne se serait guère attendu à ce que le public prenne l'initiative de ce genre d'enquête, mais de toute évidence, du point de vue du ministère, le système était complètement inutile et il fallait plutôt un système d'identification. Comme je l'ai déjà dit, il n'est pas toujours possible de dire que l'opinion réclame du gouvernement telle ou telle mesure législative.

Le sénateur van Roggen: Mais vous continuez d'éluder l'objet de ma plainte et d'ignorer le registre centralisé pour ne parler que de la commodité de l'identification. S'il est vrai qu'un système d'identification informatisé et centralisé est commode et plus utile pour les besoins de la recherche et du sauvetage, je n'y vois pas d'inconvénients. Quant à moi, je parle d'un registre qui est aujourd'hui centralisé à Ottawa. Même s'il a fallu, au fil des ans réduire à 5 ou 6 le nombre des quelque 20 systèmes auxquels on avait accès lorsqu'on allait à dos de cheval dans les Maritimes, cela ne justifie pas la mesure excessive consistant à les centraliser tous à Ottawa.

M. Mahoney: Mais ce n'est pas ce que nous avons fait, monsieur; nous avons prévu que le sous-conservateur...

Le sénateur van Roggen: Vous ne m'avez pas encore convaincu que je puis faire les recherches nécessaires au bureau d'un sous-conservateur. Je ne puis pas conclure un acte de vente ou un contrat d'hypothèque sans une recherche préalable.

Le sénateur Graham: Je présume qu'aucune province ne tient de registre pour les petits bâtiments.

M. Mahoney: Vous avez raison.

Le sénateur Graham: A-t-on consulté les gouvernements provinciaux sur l'incidence de ce projet de loi? Le ministère estime-t-il qu'il sera nécessaire d'avoir des discussions avec les gouvernements qui ont un ministère des Transports dans leur propre domaine de compétence?

M. Mahoney: Effectivement, il n'y a pas eu de telles discussions. En vertu de la Constitution, il est clair que le gouvernement fédéral a le pouvoir de réglementer dans ce domaine et on n'a donc pas éprouvé le besoin de recourir à de telles discussions. Même si je n'ai pas pu le vérifier moi-même, il y a néanmoins eu des discussions au cours des années et en fait, je pense qu'on a, à l'occasion, consulté les autorités provinciales responsables des permis. Certaines provinces ont parfois montré qu'elles seraient intéressées à assumer la délivrance des permis. Dans certaines régions, la délivrance de permis se fait très bien à l'échelon local, mais mal à celui du pays. Quoi qu'il en soit, d'autres provinces ont signifié qu'elles ne voulaient en aucune façon s'en mêler. Il s'agit ici, à mon avis, d'un domaine de compétence, de responsabilités purement fédérales, surtout lorsqu'il s'agit de l'identification des renseignements qu'elle procure et de tout ce qui pourrait contribuer à l'établissement de meilleures normes de navigation, et ainsi de suite.

[Text]

what may lead to better boating standards and this sort of thing.

Senator Graham: I am quite aware of the jurisdictional responsibility. What I am wondering about is what I think Senator McElman raised at the last meeting of this committee, or at least alluded to, which is the possibility of having registration within each of the provinces for smaller craft, as we do now with automobiles. Has any consideration been given to that possibility?

Mr. Mahoney: Again I can say, as I have—although I do not know it of my direct knowledge I know of it—there were meetings at various times through the years where this sort of thing was discussed, but no consensus was ever reached because some provinces indicated an interest and other provinces indicated they not only had no interest but wanted no part of it, so nothing ever came of that sort of discussion. The situation with automobiles, of course, is rather a different matter, because it clearly comes under the provincial authority, whereas navigation and shipping clearly come under the federal authority.

Senator Graham: I am quite aware of that. Have the so-called regions in which the deputy registrars' offices will be located been defined or identified?

Mr. Mahoney: They have not been identified in any formal sense, although when this matter came up before the Commons committee on Bill C-61 I think a list of the places where there would probably be deputy registrars' offices was given. I do not think that list was in any way complete. Frankly, I do not believe any final decision has been arrived at on how many deputy registrars' offices may be required. It is quite possible to say that there should be at least one deputy registrar's office in each province. It is quite possible to say that. What we have tried to do is to leave it as flexible as possible so that administratively those decisions can be made in order to respond in the best possible way to the requirements.

The Deputy Chairman: How would that be done? Would it be done by regulations?

Mr. Mahoney: Yes. It just need be done by the appointment of a deputy registrar in a particular place. In fact, that is what happens under the present system. As honourable senators are aware, not all customs houses are registries under the local system; they are only where a particular chief officer of customs has been designated by the minister as being a registrar. There is the possibility of closing that gap also.

Senator van Roggen: Leading on from Senator Graham's question, I did not take from his question that he meant only if you had consulted with the provinces on whether they had set up provincial offices. I took from his question whether you had considered whether or not provincial offices, not run by the provinces but run by the federal authority, could be established. You just mentioned that the deputy registrars could easily be conceived as being one in each province. Why could you not have it done that very way by the department without the involvement of the provinces—although I agree this is federal jurisdiction—whereby you have the registry for British Columbia centrally in British Columbia, and so on in each

[Traduction]

Le sénateur Graham: Je connais bien le partage des responsabilités. J'aimerais cependant revenir sur ce qu'a dit le sénateur McElman, à la dernière réunion du Comité, quand il a fait allusion à la possibilité d'attribuer à chaque province la responsabilité de l'enregistrement des petits bâtiments, comme on le fait actuellement pour les automobiles. A-t-on envisagé cette possibilité?

M. Mahoney: Comme je l'ai déjà dit, même si je n'ai pas pu le vérifier directement, je crois savoir qu'au fil des ans il y a eu des réunions au cours desquelles ont discuté de cette possibilité, mais aucun consensus ne s'en est dégagé, parce que certaines provinces ont manifesté un certain intérêt alors que d'autres, au contraire, ne voulaient même pas s'en mêler. Ces discussions sont donc demeurées sans issue. L'enregistrement des automobiles est différent parce qu'il relève nettement des provinces, tandis que c'est le pouvoir fédéral qui est responsable de la navigation et du transport.

Le sénateur Graham: Je sais bien. A-t-on déterminé et identifié les régions où seraient situés les bureaux des sous-conservateurs?

M. Mahoney: Pas officiellement, mais lorsque cette question a été discutée par le Comité de la Chambre des communes chargé d'étudier le Bill C-61, on a présenté une liste des endroits où les bureaux des sous-conservateurs seraient vraisemblablement situés. La liste n'était cependant pas complète. À la vérité, le nombre de ces bureaux n'a pas encore été fixé. Il est logique de penser qu'il faudrait au moins un bureau par province. C'est fort possible. Nous avons ménagé à ce point toute la souplesse possible afin qu'il soit possible de prendre au mieux toutes les décisions administratives en rapport avec les circonstances.

Le vice-président: Comment procédera-t-on? Par règlements?

M. Mahoney: Oui. Il suffira de nommer un sous-conservateur à un endroit donné. En fait, on procède ainsi en vertu du régime actuel. Les sénateurs le savent bien, les bureaux de douanes ne font pas tous office de registres en vertu du système local; il faut qu'un douanier en chef ait été désigné conservateur par le ministre. Le système comporte également une certaine latitude.

Le sénateur van Roggen: Pour poursuivre dans la même veine que le sénateur Graham, je ne pense pas qu'il cherchait uniquement à savoir si vous aviez demandé aux provinces si elles avaient établi des bureaux d'enregistrement provinciaux. J'ai cru comprendre qu'il voulait savoir si vous aviez envisagé la possibilité d'établir de tels bureaux, lesquels ne seraient pas administrés par les provinces mais bien par le gouvernement fédéral. Vous venez de dire qu'il est fort possible qu'il y ait un sous-conservateur dans chaque province. Pourquoi alors le ministère ne pourrait-il pas procéder ainsi sans l'intervention des provinces, car j'admets qu'il s'agit ici d'un domaine de compétence fédérale; la Colombie-Britannique par exemple

[Text]

other province? Then if you want to gather all this information in Ottawa for statistical or other purposes, or the convenience of the department, have the registrar here, let him have the copies or the unofficial matter from all of these registries, which he can then correlate, and let us have our own registry in British Columbia, Newfoundland, or whatever the case may be, where we could deal with our own boats. They could send copies of everything on their files down to Ottawa very easily, so that the people in Ottawa can look at it.

Senator Graham: Is that not the effect of the legislation?

Mr. Mahoney: Not entirely.

Senator van Roggen: You say not entirely. Not now. It is the exact opposite.

Mr. Mahoney: The end result could be very similar to that if it turns out that that is necessary. However, it is not anticipated that it would be necessary, and it was not done that way simply because that is by far the most expensive way of doing it. That means you have to set up whole establishments in quite a number of places instead of having a central bank with modern facilities which can allow each of the districts to tap into that central bank.

Senator Graham: May I, through you, Mr. Chairman, express the same kind of concern, coming from the Atlantic region, Nova Scotia? We will find ourselves with this kind of legislation and we have not defined or identified the regions where the deputy registrars will be located. We may find ourselves with one for Atlantic Canada, one for western Canada, including British Columbia. Sometimes they refer to western Canada as being the prairies and the far west as being British Columbia. Be that as it may, I think we should have that kind of information. What is the intent of the department about the identity and location of these deputy registrars? Is there going to be one in Atlantic Canada, one for Ontario, one in the west, or what? I think we require that kind of information.

Mr. Mahoney: If I can recall it—I may be a little bit out on it; I do not remember specifically—the information that was given before was that it was proposed there would be one in Halifax, one in St. John's; there could be as many as two or three in the Maritimes; there would be one in the province of Quebec—

Senator Graham: Excuse me. Was this information put before this committee?

The Deputy Chairman: I do not remember it.

Mr. Mahoney: Not specifically.

Senator Graham: I am not aware that it was.

Mr. Mahoney: I think it is the first time this question has been raised in such specific form. When I say the information

[Traduction]

serait dotée d'un bureau d'enregistrement centralisé en Colombie-Britannique et ainsi de suite pour chaque province? Si, de surcroît, vous voulez que tous les renseignements soient centralisés à Ottawa afin de constituer des données statistiques ou à d'autres fins, ou tout simplement pour faciliter la tâche au ministère, soit: qu'on établisse un bureau d'enregistrement ici et qu'on y garde des exemplaires ou des documents non officiels qui correspondraient aux documents déposés à ces bureaux; qu'on permette à la Colombie-Britannique d'avoir son propre bureau d'enregistrement, à Terre-Neuve de le faire également, afin que chaque province puisse s'occuper de ses propres bateaux. Le bureau d'enregistrement pourrait très facilement envoyer des exemplaires de ses dossiers aux responsables, à Ottawa, afin qu'ils puissent les consulter.

Le sénateur Graham: Mais n'est-ce pas là ce qu'accomplit cette loi?

M. Mahoney: Pas tout à fait.

Le sénateur van Roggen: Vous dites pas tout à fait. Pour l'instant non. C'est plutôt le contraire.

M. Mahoney: Le résultat en définitive pourrait être le même s'il devenait nécessaire de procéder ainsi. Quoi qu'il en soit, on ne prévoit pas que ce soit nécessaire et c'est parce que c'est la façon la plus coûteuse de procéder qu'on y a renoncé. Il faudrait prévoir tous les services dans un certain nombre d'endroits plutôt que d'avoir recours à une banque centrale dotée des dispositifs modernes permettant aux bureaux régionaux de la consulter.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, j'exprime ici la même préoccupation au nom de la région Atlantique, puisque je suis de Nouvelle-Écosse. Nous nous trouvons en présence de cette loi sans que soient définies les régions où les bureaux du sous-conservateur seront situés. Il y en aura peut-être un pour la région Atlantique, et un autre pour l'Ouest du Canada, y compris la Colombie-Britannique. On a tendance à concevoir l'Ouest du Canada comme correspondant aux Prairies et on qualifie la Colombie-Britannique d'Extrême-Ouest. Quoi qu'il en soit, je pense que nous devrions disposer de ces renseignements. Quelle est l'intention du ministère au sujet de l'identification et de la situation des registres tenus par des sous-conservateurs? Y en aura-t-il un pour la région Atlantique, un pour l'Ontario, un pour l'Ouest, que se passera-t-il? Je pense qu'il nous faut des précisions ici.

M. Mahoney: Si ma mémoire est bonne, je crois que d'après les renseignements fournis, on a proposé qu'il y en aurait un à Halifax, et un à Saint-Jean, (Terre-Neuve.) Il y en aurait deux ou trois dans les Maritimes et un autre dans la province de Québec...

Le sénateur Graham: Excusez-moi. A-t-on fourni ces renseignements aux membres du Comité?

Le vice-président: Je ne m'en souviens pas.

M. Mahoney: On ne l'a pas fait de façon précise.

Le sénateur Graham: Pas que je sache en tout cas.

M. Mahoney: C'est la première fois que la question est soulevée en ces termes. Lorsque je dis qu'on a fourni ces

[Text]

was given, I think I said earlier that there was discussion of this during the Commons committee consideration of Bill C-61. It was recognized that there would have to be at least two, and possibility three, in the Maritimes; that there would have to be at least one in the province of Quebec.

Senator Graham: You mentioned Halifax and Saint John or St. John's?

Mr. Mahoney: St. John's.

Mr. Graham: Newfoundland?

Mr. Mahoney: Yes. There might be one other. However, it is difficult to say at the moment. There would have to be one in the province of Quebec; one in Ontario, probably Toronto; one, or possibility two, on the west coast; and there might have to be something in between. As I said a little earlier, it seems to me that as this idea is developing it is quite conceivable that there would have to be one in each province. It is quite true that 90 per cent of the present registry work is done in five or six locations throughout the country. If that can happen under the present system, probably it can happen under the new system. This is an area that one must still explore when the legislation is in place, to see where the demand is and respond to that demand as locally as possible.

Senator McElman: If the new system moves as effectively as is indicated with small craft, very obviously we need more registries. The prairies are not all dust; there is a lot of water.

Mr. Mahoney: That is quite right. That is why I said it is possible that we might need one in each province. I think that is quite possible.

Senator McElman: It is quite possible, so the bureaucracy increases.

Mr. Mahoney: That is all the more reason for trying to hold down by keeping central data and having the deputy registries as offices which can tap into that central data. The whole effort of the centralization of records is to make the system as economical as possible.

Senator McElman: So the question returns to, do we really need such an organized system for small craft and so on?

Mr. Mahoney: Unquestionably, sir, we need a vast improvement over the licensing system presently in place. When you say "small craft," most of the small craft requirement is for an identification system. Certainly we need that, because information that we obtain from the licensing system now is most inadequate.

Senator McElman: As I said at the last meeting of the committee, it is quite unfair for me to put questions with respect to policy to Mr. Mahoney. I assume that we will have the opportunity of asking these questions to those who can discuss policy before we complete the hearings?

The Deputy Chairman: In any event, I believe Mr. Mahoney is here to give some information. I should read the last

[Traduction]

renseignements, je songe aux délibérations du Comité de la Chambre des communes saisi du bill C-61. On s'accordait à croire qu'il y en aurait. On s'est rendu compte qu'il faudrait en avoir au moins deux, et peut-être même trois, dans les Maritimes, et au moins un au Québec.

Le sénateur Graham: Vous avez dit Halifax et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick?

M. Mahoney: Non.

M. Graham: Terre-Neuve?

M. Mahoney: Oui. Peut-être y en aura-t-il un autre. C'est difficile de se prononcer pour l'instant. Il y en aura un dans la province de Québec, un en Ontario, sans doute à Toronto, et un ou deux autres bureaux sur la côte Ouest. Peut-être y en aura-t-il aussi quelques-uns autre des deux extrémités. Comme je l'ai dit tout à l'heure, on se rend compte de plus en plus en cours d'élaboration qu'il faudrait au moins un bureau par province. C'est vrai que présentement 90 p. 100 des enregistrements se font dans cinq ou six bureaux seulement. La situation pourrait bien être la même malgré le nouveau système. Il faudra attendre que la loi ait été adoptée pour voir si l'offre correspond à la demande sur le plan local.

Le sénateur McElman: Si le nouveau système s'avère aussi efficace que vous le dites pour les embarcations, il nous faudra certainement plus de bureaux d'enregistrement. Il n'y a pas que du sable dans les Prairies, il y a également beaucoup d'eau.

M. Mahoney: Vous avez parfaitement raison. C'est pourquoi j'ai dit qu'il faudrait probablement un bureau par province. Il ne faut pas écarter cette possibilité.

Le sénateur McElman: Ce serait fort probable; la bureaucratie s'enflera d'autant.

M. Mahoney: C'est justement pourquoi nous essayons de la contrôler en conservant toutes les données au même endroit et en constituant les bureaux des divers sous-conservateurs de façon qu'ils servent d'intermédiaires pour retrouver des données à la banque. On centralise les dossiers pour que le système soit le plus économique possible.

Le sénateur McElman: On en revient donc à se demander si on a vraiment besoin d'une organisation propre aux petites embarcations.

M. Mahoney: Il est certain que nous devons améliorer le système de permis actuel. Lorsque vous parlez d'embarcations, n'oubliez pas que celles-ci doivent disposer d'un système d'identification car les renseignements que nous permet d'obtenir le système actuel sont loin d'être satisfaisants.

Le sénateur McElman: Comme je l'ai dit la dernière fois, il n'est pas juste de poser des questions politiques à M. Mahoney. Je suppose que nous aurons l'occasion de poser ces questions à ceux-là même qui élaborent les politiques, avant la fin de nos travaux?

Le vice-président: De toute façon, je crois que M. Mahoney est ici pour répondre à nos questions. Je vais vous lire le

[Text]

paragraph of the letter from Mr. Cloutier, Deputy Minister of Transport, in which he says:

Finally I wish to advise that Mr. J. J. Mahoney who has appeared as the chief witness for the Department at the Senate hearings to date will be available to answer questions with respect to the points which are raised in this letter and is authorized to elaborate on the policy background with respect to these points.

So I think it is entirely up to Mr. Mahoney whether he answers questions related to that.

Senator McElman: That is all very fine, Mr. Chairman, but in my opinion it would be totally unfair, for example, for me to ask Mr. Mahoney if it would not be a good idea to approach the provinces with a view to getting them to accept responsibility in this field and for the central government to start decentralization of authority and the trade-offs which we in this country must carry out if we are to get the country we desire. This is one area, in my opinion, with respect to which we should get the policymakers in the Department of Transport to answer questions of this nature.

The Deputy Chairman: As Mr. Mahoney says, the federal authority has jurisdiction, and for that particular reason I do not personally see why we should transfer it to the provinces, unless there are good reasons in the interests of the country.

Senator Langlois: That has been done with respect to national trucking.

Mr. Mahoney: Certainly, I would not presume to respond to the question raised by Senator McElman in the manner in which he raised it. I quite agree that there is a policy decision of a very superior level involved in that. However, I believe that I can say that this bill is designed to replace a body of law which has existed in this country for many, many years. The constitutional question as to whether the federal government should have full jurisdiction over navigation and shipping really goes beyond even the scope of this bill. It is certainly a valid question, but I suggest that it goes far beyond the ramifications of this particular piece of legislation.

The Deputy Chairman: That is a question which should be posed to the minister, as it is really a question of policy; I agree.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I understand that requests have been received from owners of small craft to appear before this committee. Are they scheduled to appear this afternoon, or tomorrow?

The Clerk of the Committee: Mr. Wood is here. Would you state your title, please, Mr. Wood?

Mr. C. T. Wood, acting vice-president (Recreation), Canadian Yachting Association: I am here really as a sort of substitute. I am Vice-President (Recreation) for the Canadian Yachting Association—acting, I might add because I only came into the job during the last six months. I am also a civil servant, on the side, and this bill was only brought to my attention during the last week. From the point of view of the Canadian Yachting Association, we are concerned with a

[Traduction]

dernier paragraphe de la lettre qu'à envoyée M. Cloutier, sous-ministre des Transports:

Enfin, M. J. J. Mahoney qui, jusqu'à présent, a été le témoin principal du ministère aux séances du Sénat, pourra répondre aux questions intéressant les points soulevés dans la présente lettre et sera autorisé à vous expliquer les politiques qui les sous-tendent.

Je crois donc que M. Mahoney a toute latitude pour répondre à vos questions.

Le sénateur McElman: C'est bien beau, mais il est tout à fait injuste de demander à M. Mahoney si ce ne serait pas une bonne idée que de suggérer aux provinces d'assumer leurs responsabilités dans ce secteur afin que le gouvernement fédéral puisse amorcer la décentralisation des pouvoirs ainsi que les échanges qu'il nous faudra faire pour établir les structures du pays auquel nous aspirons. Je pense que c'est aux responsables des politiques au ministère des Transports qu'il faut demander de répondre à des questions de ce genre.

Le vice-président: Comme l'a dit M. Mahoney, ce domaine est du ressort du gouvernement fédéral et c'est pourquoi je ne vois pas personnellement pourquoi on devrait transférer ces responsabilités aux provinces, à moins qu'il y aille de l'intérêt du pays.

Le sénateur Langlois: C'est ce qu'on a fait pour le camionnage.

M. Mahoney: Je n'ai certes pas l'intention de répondre à la question du sénateur McElman, dans les termes qu'il a utilisés. J'admets que cette décision est de nature politique et qu'elle devrait être prise à un palier très élevé. Je peux toutefois dire que le projet de loi a été conçu afin de remplacer la législation en vigueur depuis de nombreuses années. Quant à la constitutionnalité de la compétence du gouvernement fédéral en matière de navigation et de transport maritime, c'est une question qui déborde du cadre du projet de loi. La question peut certainement se poser, mais elle va beaucoup plus loin que les ramifications mêmes du bill.

Le vice-président: Cette question s'adresse bel et bien au ministre, c'est certain.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, il semble que des propriétaires de petites embarcations aient manifesté le désir de comparaître devant le comité. Doivent-ils venir cet après-midi ou demain?

Le greffier du comité: Monsieur Wood est ici. Pourriez-vous vous présenter, s'il vous plaît?

M. C. T. Wood, vice-président suppléant (Récréation), Fédération canadienne de yachting: En fait, je suis un substitut. Je suis le vice-président à la Récréation canadienne de yachting. Je devrais d'ailleurs dire que je suis vice-président suppléant puisque je n'occupe ce poste que depuis six mois. Je suis également fonctionnaire, pendant mes loisirs, et on ne m'a parlé de ce bill que la semaine dernière. La Fédération canadienne de yachting s'inquiète surtout pour le million d'embar-

[Text]

number of boats that will be below the 10 metre range, which comprise maybe one million craft, and we wonder whether the whole setup will be able to handle this number of pleasure craft in Canada today. We also think it is a very good thing that we will have a registry of all craft, which has not been the case to date.

The Deputy Chairman: Are there further questions, or witnesses?

Senator Langlois: I would like to know whether Mr. Gerity or Mr. Brisset would have comments with respect to the testimony we have heard this morning from Mr. Mahoney dealing with the new central registry system.

The Deputy Chairman: Would you care to make comments, Mr. Gerity or Mr. Brisset?

Mr. Gerity: Very briefly, Mr. Chairman and Senator Langlois, I do not know, of course, what the reasons are for the government deciding to adopt the system it will adopt. Most certainly it will do nothing for large ships, which are not registered with any great frequency. As a matter of fact, about once a year a large ship is built, certainly in inland waters. The old system worked fairly well and there is no particular reason why it should not continue to work fairly well, even if there is a central registry for record purposes.

However, with respect to the matter of the small craft, which amount to 1,200,000, approximately, I simply do not understand the reason for the national government wishing to exercise the same type of control over them. If they were craft capable of going to sea and smuggling or bringing ganja in from Jamaica, I could understand it. We have never had any information that would lead us to conclude that a registration of 1,200,000 small vessels would be of any interest to anyone but a statistician.

The Deputy Chairman: Thank you very much.

Mr. Brisset: If I may go back to the history of the legislation, when Bill C-216 was first introduced, everything was centralized in Ottawa in the office of the Collector of Customs. Although we had not consulted the industry, on its behalf I must say that we said we thought the industry would not be in favour of a central registry, for instance. A number of owners would not wish to have "Ottawa" painted on the sterns of their ships as the only port of registry in Canada. We are sure that many owners would still desire to have their ships registered in a port of their choice in Canada. In relation to this point, we were told that the government would permit this and the required amendments would be introduced. We also said that up to now closing of transactions took place in the local registry office in the case of sales, mortgages, or both. We should like to preserve this way of doing business, and we are told that this would also be permitted under the amendments to be introduced.

As far as disputing the policy of the government in establishing a central registry, we did not feel it was within the domain of the Canadian Bar Association to dispute that policy.

[Traduction]

cations mesurant moins de dix mètres au Canada et elle se demande si le nouveau système pourra s'occuper d'un aussi grand nombre de bateaux de plaisance. Nous sommes fort heureux de la création d'un registre central pour toutes embarcations, qui n'existait pas jusqu'ici.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions ou d'autres témoins?

Le sénateur Langlois: J'aimerais savoir si MM. Gerity ou Brisset aimeraient commenter le témoignage rendu ce matin par M. Mahoney à propos du nouveau registre central.

Le vice-président: Monsieur Gerity, monsieur Brisset, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Gerity: Très rapidement, monsieur le Président et sénateur Langlois, je ne sais pas pourquoi le gouvernement a décidé d'adopter un tel système. Cela ne changera certainement rien pour les gros navires, qui ne sont pas immatriculés souvent. En fait, on ne construit chaque année, dans les eaux intérieures qu'environ un navire de fort tonnage. L'ancien système fonctionnait assez rondement et je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas continuer d'en être ainsi même s'il y a un registre central.

En ce qui concerne les petites embarcations, au nombre de 1,200,000 environ, je ne comprends tout simplement pas pourquoi le gouvernement fédéral souhaite exercer sur elles le même contrôle. Si ces embarcations pouvaient naviguer en haute mer, faire de la contrebande ou rapporter de la marijuana de la Jamaïque, je comprendrais. Nous n'avons rien entendu qui nous permette de conclure que cette immatriculation de 1,200,000 petites embarcations profite à d'autre qu'au statisticien.

Le vice-président: Merci beaucoup.

M. Brisset: J'aimerais en revenir aux antécédents du bill; lorsque le bill C-216 a été présenté, tout se passait à Ottawa, au bureau du Receveur des douanes. Nous n'avions pas consulté l'industrie, mais nous avons déclaré en son nom qu'elle ne serait pas en faveur d'un registre central. Un certain nombre de propriétaires n'aimeraient pas qu'on puisse lire sur la proue de leurs navires «Ottawa», comme si c'était le seul port d'immatriculation au Canada. Nous sommes certains que beaucoup préféreraient pouvoir faire immatriculer leurs bateaux, dans le port de leur choix, au Canada. A ce sujet, on nous a dit que le gouvernement les y autoriserait et présenterait en ce sens les modifications nécessaires. Nous avons également dit que jusqu'à présent, les transactions de ventes, d'hypothèques ou des deux, se faisaient au registre local des dossiers. Nous aimerions que les affaires continuent de se faire ainsi, et on nous a dit que ce serait possible, grâce aux amendements qui vont être adoptés.

Quant à contester la politique de centralisation du gouvernement, nous n'avons pas cru que l'Association du Barreau canadien pouvait prendre cette liberté.

[Text]

Senator Graham: Mr. Chairman, I wonder if I might put a question to the Vice-President of the Canadian Yachting Association.

The Deputy Chairman: Certainly.

Senator Graham: Is the Canadian Yachting Association satisfied with respect to title protection under the present registry system?

Mr. Wood: We are, yes.

Senator van Roggen: I have a question for Mr. Brisset. You mentioned the manner in which historically you have been able to have a closing at the local registry office, and in your case, I suppose, you deal, for the most part, with large ships, although the same would apply to fishing vessels and small craft. Are you satisfied that you will be able to have a similar closing at one of the local registry offices under the proposed system without the necessity of having an agent in Ottawa on the telephone to you?

Mr. Brisset: We are told that, administratively, this will be possible. However, I have to confess that, as the legislation now reads, I am not sure that it would be possible.

Senator Langlois: You would have to depend on the good will and flexibility of the administration in Ottawa.

Mr. Brisset: Yes.

Senator van Roggen: One would have to take one's chances. Who pays in the event that there is an error? While it may cost the taxpayers less, it will cost the boatowners four times as much. Every transaction will have to include a \$100 fee for an agent in Ottawa. When you add that cost into the system in respect of the registration of small craft, the cost will make the small saving to the taxpayer look like chicken feed.

The Deputy Chairman: Do you have any further comments to make, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: In conclusion, Mr. Chairman, as we indicated previously, the proposed system with respect to large ships is not basically different from the system which now operates in practice. There should be no difficulty with closing transactions in the deputy registrars' offices. I think Mr. Brisset is being a little conservative in his reply to that question. It is true that we have to give some assurances that the administration will be properly carried out, but that is true with any piece of legislation. Every piece of legislation must be administered in a reasonable and logical way, and there is no indication that this will not be case with respect to this legislation.

The Deputy Chairman: Unfortunately, Senator Smith (Colchester) was unable to be here this morning. I understand he will be here this afternoon, at which time we can continue the discussion on the concept of a central registry.

Perhaps Mr. Mahoney could have the two or three amendments in question prepared by that time.

Mr. Mahoney: These amendments would have to be prepared by the draftsmen. I shall try to get in touch with the draftsmen as soon as we adjourn. Hopefully, we can have

[Traduction]

Le sénateur Graham: Monsieur le président, pourrais-je poser une question au vice-président de la Fédération canadienne de Yachting?

Le vice-président: Allez-y.

Le sénateur Graham: La Fédération canadienne de Yachting est-elle satisfaite de la protection du titre de propriété qu'apporte le système actuel d'immatriculation?

M. Wood: Oui.

Le sénateur van Roggen: J'aimerais poser une question à M. Brisset. Vous venez de dire que vous avez toujours pu clore une transaction au registre local; je suppose qu'en général vous négociez de gros navires, même si la façon de procéder serait la même pour les navires de pêche et les petites embarcations. Êtes-vous heureux de pouvoir maintenant conclure des transactions semblables à un registre local, grâce au nouveau système, sans être obligé d'avoir un agent en ligne à Ottawa?

M. Brisset: On nous dit que, du point de vue administratif, ce sera possible. Je dois avouer que d'après le libellé actuel de la loi, je n'en suis pas certain.

Le sénateur Langlois: Vous devrez faire confiance à la bonne volonté et à la souplesse d'Ottawa.

M. Brisset: Oui.

Le sénateur van Roggen: Il vous faudra prendre des risques. En cas d'erreur, qui devra en assumer les frais? Peut-être qu'il en coûtera moins cher au contribuable, mais quatre fois plus cher aux propriétaires de bateau. Chaque transaction coûtera 100 dollars de plus, ce qui correspond à la rémunération de l'agent à Ottawa. Si on ajoute cette somme aux frais d'immatriculation des petites embarcations, l'épargne du contribuable devient insignifiant.

Le vice-président: Avez-vous autre chose à ajouter, M. Mahoney?

M. Mahoney: En terminant, monsieur le président, je dois dire que le système proposé n'est pas, pour les gros navires, fondamentalement différent du système actuel. On pourra certainement conclure des transactions dans les bureaux des sous conservateurs. M. Brisset a répondu avec un peu trop de réserve à cette question. Il est vrai que nous devons garantir une bonne application de la loi, mais c'est la même chose pour toutes les lois. Toute loi doit être administrée d'une manière raisonnable et rationnelle et je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas ainsi du présent projet de loi.

Le vice-président: Malheureusement, le sénateur Smith (Colchester) ne peut être des nôtres ce matin. Je crois qu'il viendra cet après-midi et nous pourrions alors poursuivre la discussion sur le concept d'un système centralisé d'immatriculation.

Peut-être M. Mahoney aura-t-il eu le temps de préparer les deux ou trois amendements pertinents.

M. Mahoney: Ce sont les rédacteurs de loi qui devront préparer ces amendements. Je me mettrai en rapport avec eux le plus tôt possible, après la levée de la séance. J'espère que

[Text]

something ready for later this afternoon. I shall do my best in that respect.

Senator Langlois: Mr. Chairman, do you foresee the possibility of sitting tonight?

The Deputy Chairman: Well, I have no objection. I am ready to sit tonight also because we want to adjourn some time at the end of the week. I think that therefore we will have to sit tonight and tomorrow, all day if necessary, and I think that will be the case because we have another list of amendments proposed by Mr. Barry and by Mr. Langlois.

Senator Langlois: How long are the witnesses Mr. Gerity and Mr. Brisset available to us? Can they be here the full day?

Mr. Gerity: Well, I was just about to ask the chairman if he could indicate to us at the end of the hearings today if he wished Mr. Brisset and me to remain over until tomorrow.

The Deputy Chairman: Well, speaking for myself, I think it would be very useful if you and Mr. Brisset could stay with us.

Mr. Gerity: We can do that, but, as you will understand, one would like to be able to get the plane and get home before dark.

The Deputy Chairman: I can understand that also.

Mr. Gerity: Certainly, we are prepared to stay and to be available, but I do not think we have anything further ourselves to add in any way.

The Deputy Chairman: In any event, you can stay with us this afternoon and probably tonight. So this afternoon we can deal with the amendments introduced by Mr. Mahoney, and probably vote on them.

Senator Graham: Do you have any new witnesses this afternoon?

The Deputy Chairman: No, not that I know of, but I understand Mr. Barry has some amendments. In fact, I understand he has quite a few to put forward.

Mr. Gerald Barry, Counsel, Dominion Marine Association: These are a summary of the amendments proposed verbally on the last few occasions, and on the basis of what we heard this morning I may have just a few changes or comments to add to that.

The Deputy Chairman: But you have provided us with a list of the amendments.

Mr. Barry: Yes.

The Deputy Chairman: And they have been distributed to all the members of the committee, so we may have a little time during lunch to look over them. So, if you have no objection, I shall declare the meeting adjourned until 2.30 this afternoon. Thank you very much.

The committee adjourned until 2.30 p.m.

[Traduction]

nous pourrions vous présenter quelque chose vers la fin de l'après-midi; de toute façon je ferai de mon mieux.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, pensez-vous que nous soyons encore ici ce soir?

Le vice-président: Eh bien je n'y ai, quant à moi, aucune objection. Je suis disposé à travailler ce soir vu que nous voulons ajourner vers la fin de la semaine. Je crois que nous devrions siéger ce soir ainsi que demain toute la journée si besoin est, je dirais même que c'est une certitude car nous devons encore discuter d'une autre liste de modifications proposées par MM. Barry et Langlois.

Le sénateur Langlois: Combien de temps encore pouvons-nous compter sur les témoins MM. Gerity et Brisset? Seront-ils avec nous toute la journée?

M. Gerity: Je voulais justement demander à M. le Président s'il pouvait nous indiquer à la fin de l'audience d'aujourd'hui s'il souhaitait que M. Brisset et moi-même restions à sa disposition jusqu'à demain.

Le vice-président: En ce qui me concerne, je crois qu'il serait utile que vous restiez.

M. Gerity: C'est possible mais, comme vous le comprendrez certainement, nous souhaiterions pouvoir prendre un avion et rentrer à la maison avant la soirée.

Le vice-président: Je comprends.

M. Gerity: D'accord. Nous serons à votre disposition mais je ne pense pas que nous ayons quelque chose à ajouter.

Le vice-président: En tout cas, je vous demande de rester avec nous cet après-midi et fort probablement ce soir. Ainsi, cet après-midi nous pourrions discuter des modifications présentées par M. Mahoney et probablement nous prononcer à leur sujet.

Le sénateur Graham: Avez-vous d'autres témoins à faire comparaître cet après-midi?

Le vice-président: Non, pas que je sache, mais je pense que M. Barry va présenter certaines modifications. En fait, je crois comprendre qu'elles sont passablement nombreuses.

M. Gerald Barry, avocat, Dominion Marine Association: Il s'agit d'un résumé des modifications qui ont été proposées verbalement voici peu et, compte tenu de ce qui a été dit ce matin, je n'aurais que quelques changements ou commentaires à faire.

Le vice-président: Mais vous nous avez remis une liste de modifications.

M. Barry: C'est exact.

Le vice-président: Cette liste a été distribuée aux membres du Comité et au cours du déjeuner nous aurons certainement le temps d'y jeter un coup d'œil. Ainsi, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je lève la séance jusqu'à 14 h 30 cet après-midi. Merci beaucoup.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 h 30.

[Text]

The committee resumed at 2.30 p.m.

The Deputy Chairman: Honourable senators, we have a quorum and we will resume our proceedings. I should like to call upon Mr. Mahoney to come forward. As honourable senators know, he promised this morning that he would draft some amendments. Perhaps he would proceed with those now.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I should like to pose a question to Mr. Mahoney. Can he tell us whether or not there was a pre-study made in the Department of Transport on this project of a central registry; and, if so, what was the result of such study?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I am not quite sure of the extent of Senator Langlois' question. So far as I am aware, there was no comprehensive single study of a registry system—that is, no task force study, or anything of that kind—before the original drafting of these provisions. There have been some studies in recent months, internally in the department, on costs of computerization, but those studies are neither complete nor approved so far as the department is concerned. Really, it is because of that that I made my remarks this morning about the cost of computerization, and I tried to make the point that the department is by no means persuaded that computerization is either necessary or even desirable with regard to registration, although it may be useful with regard to identification, but that, of course, is quite a different matter. No studies have been done to show what the cost would be of establishing a system for identification.

Senator Langlois: Mr. Chairman, my question had no relation whatsoever to cost. The only question I wanted answered was whether there was any pre-study in the Department of Transport on the advantages of the proposed system as compared to the advantages of the existing system of registry of ships in the Department of Transport—in conjunction, of course, with Revenue, since Revenue Canada is participating in such a system at present.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think I answered that by saying there was no comprehensive study done prior to the original drafting of this bill, which now goes back to the late 1960s or early 1970s, on the relative benefits of a central system as opposed to the system which we now have. At the same time, it should be pointed out that the system which was originally proposed by the predecessor of this bill—going back to Bill C-216—was a much more centralized system than the system contemplated in Bill C-41, which has been altered very substantially by the changes which were made at the time of the hearings on Bill C-61.

[Traduction]

Le Comité reprend ses travaux à 14 h 30.

Le vice-président: Honorables sénateurs, nous avons un quorum et nous pouvons reprendre nos délibérations. Je voudrais demander à M. Mahoney de prendre la parole. Comme les honorables sénateurs ne sont pas sans le savoir, il nous a promis ce matin de rédiger certaines modifications. Monsieur Mahoney je vous en prie.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Mahoney. Peut-il nous dire si oui ou non une étude préalable a été faite par le ministère des Transports en ce qui concerne le projet de création d'un bureau d'immatriculation central et, le cas échéant, quel est le résultat de cette étude?

M. Mahoney: Monsieur le président, je ne vois pas très bien la portée de la question posée par le Sénateur Langlois. Pour autant que je sache, aucune étude générale portant sur, c'est-à-dire aucun groupe de travail a fait l'étude de cette question ou de toute autre question préalablement à la rédaction de ces dispositions. Par contre, certaines études ont été effectuées au cours des derniers mois au sein du ministère sur les coûts informatiques mais elles ne sont pas terminées, et jusqu'à présent elles n'ont pas reçu l'approbation du ministère en cause. A vrai dire, c'est à cause de cela que j'ai décidé de présenter mes remarques sur les coûts informatiques ce matin et que j'ai essayé de faire comprendre que le ministère n'était pas du tout convaincu que l'informatisation en ce domaine soit nécessaire, voire même souhaitable, en ce qui concerne les opérations d'immatriculation, même si, par contre, elle pourrait être utile en ce qui concerne l'identification des navires; mais bien entendu il s'agit là d'une question différente. Aucune étude n'a donc été entreprise qui permettrait d'évaluer les coûts relatifs à l'établissement d'un système d'identification.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, ma question n'avait rien à voir avec les frais. La seule question à laquelle je souhaitait une réponse portait sur le fait de savoir si une étude préalable avait été entreprise par le ministère des Transports sur les avantages du système envisagé, comparativement aux avantages du système d'immatriculation des navires en vigueur au ministère des Transports—conjointement, il va sans dire, avec Revenu Canada vu que, à l'heure actuelle, ce ministère participe au système.

M. Mahoney: Monsieur le président, je pense que j'ai répondu à la question en faisant remarquer qu'aucune étude générale n'avait été faite avant la première rédaction de ce projet de loi, ce qui remonte maintenant à la fin des années 60 ou au début des années 70, portant sur les bénéfices relatifs à l'utilisation d'un système central d'immatriculation comparativement au système dont nous disposons à l'heure actuelle. Il convient également de faire remarquer qu'à l'origine ce système avait été préconisé dans un projet de loi antérieur à celui-ci, c'est-à-dire au bill C-216 qui prévoyait un système encore plus centralisé que celui envisagé au projet de loi C-41 lequel devait être fondamentalement changé par les modifica-

[Text]

Senator Langlois: Mr. Chairman, with due respect to Mr. Mahoney, I do not think his answer is responsive to my question. I would like to know if there was any preliminary study, comprehensive or otherwise, by officials of the department, as to the advantages of adopting a system such as the one proposed, as compared to the advantages of the existing system.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I am not quite sure how I can answer that question any more fully than I have. I have already said twice on that specific point that there was no comprehensive study made.

Senator Langlois: Was any study at all made in your department? I realize you are not a member of the Department of Transport, as I understand it. Was any study made of the proposed system, as compared to the existing system, in the Department of Transport?

Mr. Mahoney: There was no study of the type you would publish as a position paper, or something like that. There was a great deal of work done by a number of officials. There were discussions of the methods that were to be used in interdepartmental meetings. But as to a study which could be published, again my answer is no.

Senator Langlois: From the answer I am getting, my understanding is that there was no study at all.

The Deputy Chairman: Are there any further questions on that point?

Senator Riley: Mr. Chairman, where and when did the concept of central registry originate? You say it went back to about 1968, I think.

Mr. Mahoney: It originated in the late 1960s, partly as a result of the expressed intention of the Department of National Revenue, as it then was, to pull back services which they were supplying in registry, and partly as a result of the general effort that was being initiated at that time to revise the Canada Shipping Act generally; and registry, of course, was one of the first matters that one would naturally tackle in doing that sort of job.

Senator Riley: Do we take it from your answer that the reason why the concept of central registry originated was because of the desire on the part of Revenue Canada to withdraw the services of its employees?

Mr. Mahoney: That was part of the reason, sir. It was by no means the whole of the reason. There was within the department the knowledge that the licensing system which was operating at that time—which is still operating—was not an effective system, and it was felt within the department that if Transport were going to take over this service, it should be replaced by a system which would be more effective with regard to vessels which at that time were licensed.

Senator Riley: I go back to the question raised at one of our earlier meetings by Senator van Roggen with respect to the

[Traduction]

tions apportées au cours des audiences qui portèrent sur le projet de loi C-61.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je ferai respectueusement remarquer à M. Mahoney qu'il ne répond toujours pas à ma question. Je voudrais savoir si une étude préliminaire générale ou autre a été entreprise par le ministère sur les avantages que l'on en aurait pu retirer par l'adoption d'un système comme celui qui nous est proposé comparativement aux avantages du système en vigueur.

M. Mahoney: Monsieur le président, je ne suis pas certain de pouvoir répondre plus explicitement à la question que je ne l'ai déjà fait. J'ai déjà dit à deux reprises qu'en ce qui concerne cette question aucune étude générale n'avait été faite.

Le sénateur Langlois: Votre ministère a-t-il procédé à une étude quelconque? Je sais que vous ne faites pas partie du ministère des Transports. Bref, une étude a-t-elle été faite par le ministère des Transports portant sur le système envisagé comparativement au système en vigueur?

M. Mahoney: Aucune étude susceptible d'être publiée officiellement ou autre. Par contre, le ministère s'est beaucoup penché sur la question. En effet, des discussions ont eu lieu sur les méthodes à employer au cours des réunions interministérielles. Mais en ce qui concerne une étude qui aurait été faite en bonne et due forme et susceptible d'être publiée, de nouveau la réponse est négative.

Le sénateur Langlois: Cette réponse me porte à croire qu'aucune étude n'a été faite.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions à ce sujet?

Le sénateur Riley: Monsieur le président, quand et d'où est venue l'idée d'un système d'immatriculation central? Vous dites qu'elle remonte à 1968 je crois.

M. Mahoney: Cette idée a vu le jour vers la fin des années 60, lorsque d'une part nous avons appris que le ministère du Revenu national, comme il s'appelait à cette époque, avait l'intention de nous retirer ses services d'immatriculation et d'autre part en fonction de l'effort généralisé de révision de la Loi sur la Marine marchande du Canada, et bien entendu l'immatriculation fut une des premières questions à laquelle nous nous sommes tout naturellement intéressés.

Le sénateur Riley: Devons-nous comprendre d'après ce que vous nous dites que la raison qui a présidé à l'idée d'un système d'immatriculation central est due à l'intention de Revenu Canada de vous retirer les prestations de service de leurs employés?

M. Mahoney: Ce fut en partie la raison monsieur, mais ce ne fut certainement pas l'unique raison. On savait, au ministère, que le système de permis en vigueur à l'époque—et qui l'est d'ailleurs toujours—n'était pas très efficace et que si le ministère des Transports nous retirait ce service, se serait l'occasion de le remplacer par un autre système plus efficace pour les navires qui, à l'époque, étaient titulaire d'un permis.

Le sénateur Riley: J'en reviens à la question qui a été posée au cours d'une réunion antérieure, par le sénateur van Roggen,

[Text]

enormous number of transfers that are effected, particularly on the west coast. How do you propose to deal with those through a central registry?

Mr. Mahoney: As I said to Senator van Roggen this morning—

Senator Riley: I am sorry, I was not here.

Mr. Mahoney: The amendments which we have proposed this morning would clarify the filing of documents in the deputy registrars' offices so that once an initial filing had taken place—we are speaking now only of registry and not of identification—in that office, all further documents would continue to be filed in that same office. That means there is no gap, then, between the deputy registrars' offices and the central office, as was feared.

I also said this morning—this raises a point to which I was going to address myself in a moment—that we had suggested an amendment at an earlier hearing which would allow the delegation of powers and duties from the registrar to the deputy registrar. As a result of the discussions we had last week with the Bar Association committee, we withdrew that suggested amendment because there was a feeling on the part of the committee that the registrar should be the final arbiter of decisions as to the form of documents and that sort of thing.

However, we have come to the conclusion, as a result of the discussions which took place this morning—and particularly with regard to Senator van Roggen's questions—that we should re-submit that proposed amendment. I have had copies typed over the lunch hour, so they can be circulated. It refers to page 54 of the bill, which deals with section BII-23. I am now putting forward precisely the same amendment as we had suggested earlier.

The reason we come back to this is that although we agree with the point raised by the Bar Association committee that the registrar should be the final arbiter in these decisions as to form, we think that the necessity of being able to give the deputy registrar the powers that the registrar has is an overriding consideration. If we have this provision in the bill, then it will enable us to answer many of the questions that were raised, and some of the questions raised by Senator van Roggen this morning, administratively, by the deputy registrar having the same powers, delegated, as the registrar has.

Does that help you, Senator Riley?

Senator Riley: It does to a point, but I cannot see the reason for this central registration, particularly since the former system worked so well.

Mr. Mahoney: The former system worked very well with respect to large ships, but it was not so satisfactory a system with respect to smaller ships. Even though the representative of the Canadian Yachting Association said this morning that they were satisfied with the registry provisions for smaller craft—

[Traduction]

au sujet du nombre faramineux de transferts effectués plus particulièrement sur la côte Ouest. Que comptez-vous en faire si vous y adopter un système central d'immatriculation?

M. Mahoney: Comme je l'ai indiqué au sénateur Van Roggen ce matin.

Le sénateur Riley: Je suis désolé je n'étais pas là.

M. Mahoney: Les modifications qui ont été proposées ce matin clarifieraient les dispositions portant sur le dépôt des documents aux bureaux des sous-conservateurs de sorte que, une fois le dépôt initial effectué—nous parlons maintenant exclusivement de l'immatriculation et non pas de l'identification—à ce bureau, les autres documents pourraient également y être déposés. Cela signifie qu'il n'y aurait dans ce cas plus aucun retard d'acheminement entre les bureaux des sous-conservateurs et le bureau central, comme nous aurions pu le craindre.

J'ai aussi déclaré ce matin—et cela me fait penser à une question sur laquelle je reviendrai dans un moment—que nous avons proposé une modification au cours d'une audience antérieure, qui permettrait de déléguer les pouvoirs et les attributions du conservateur au sous-conservateur. À la suite des discussions que nous avons eues la semaine dernière avec le comité de l'Association du barreau, nous avons retiré cette modification, car le Comité était plutôt d'avis que c'était au conservateur que devait revenir le dernier mot en ce qui concerne les décisions sur le type de documents à présenter.

Toutefois, nous en sommes arrivés à la conclusion, à la suite des discussions de ce matin—et plus particulièrement en ce qui concerne les points soulevés par le sénateur van Roggen—que nous devrions soumettre à nouveau ce projet de modification. Pendant l'heure du dîner, j'en ai fait faire des copies dactylographiées qui vous seront remises. Cette modification se réfère à l'article BII-23 du projet de loi page 54 et je voudrais maintenant vous la présenter.

La raison en est que, même si le comité de l'Association du barreau et nous sommes convenus d'attribuer le dernier mot au conservateur en ce qui concerne le type de documents à présenter, nous croyons que la délégation des pouvoirs du conservateur au sous-conservateur est une considération primordiale. Si nous disposons de cette disposition dans le projet de loi, nous serions alors en mesure de répondre à de nombreuses questions posées ainsi qu'à certaines des questions soulevées ce matin par le sénateur van Roggen sur le plan administratif, au sujet de la délégation au sous-conservateur des pouvoirs du conservateur.

Y voyez-vous plus clair, sénateur Riley?

Le sénateur Riley: Dans une certaine mesure, mais je ne parviens toujours pas à comprendre la raison d'être de ce système d'immatriculation central sachant surtout que l'ancien système était efficace.

M. Mahoney: L'ancien système était efficace pour les navires de grande dimension mais beaucoup moins satisfaisant par contre pour les navires plus petits. Même si le représentant de la Fédération canadienne de Yachting a déclaré ce matin qu'il ne trouvait rien à redire aux dispositions concernant l'immatriculation des petites embarcations.

[Text]

Senator Riley: This is the new registry system, or the old one?

Mr. Mahoney: No, the provisions as they stood. It is still quite true with respect to their representatives that the owners of fair-sized pleasure craft, in order to have any kind of title protection at all, have had to go through exactly the same sort of procedures as for a very large ship and, therefore, they voluntarily registered their vessels, even though they were not required to do so. What we have in this registry system recognizes that fait accompli, and establishes a registry for vessels of that type,—a separate registry in the sense that it need not be as complex—for example, the forms and the procedures may be simplified, so that the owners of the vessels in that class will have a registry system that will be more attuned to their needs. Then, on the very lowest end of the scale, we will have a simple identification system which will be the equivalent of the present licensing system, but one which will hopefully operate much more effectively because all the records will come into a central location. What happens with licensing now is that in Ottawa they only get a vague copy of the certificate granted in the customs house, they have no record of changes of address, no record of transfers of ships that go off licensing. The new system should be considerably more effective. As to whether or not that identification system is necessary, it may be, as Mr. Gerity said, that it is designed primarily for statisticians, but, with respect, it is the statisticians who do the work which makes for safe boating regulations and helps to keep the boating recreation industry safe, so there is an obvious benefit for the public in having an identification system that works effectively. All we are trying to do with this whole registry and identification system is to put in place things that will be attuned to the special needs of the various components of shipping, the large vessels, the small vessels which are primarily pleasure craft but not necessarily pleasure craft, and the others that really require no title protection of any kind but must be identified. The only way that can be done effectively is by centralizing those records.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I would like the witness to explain to us how he can hope to improve this statistical information with the new system, as opposed to the present system. So you do achieve this apparently ideal source of information to supply the statistical information which the department seems to be very interested in now, to my mind this can be done with the present system, if you put your heart into it. I would like you to tell me what improvement would be brought about with the new system.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, with respect, Senator Langlois is still thinking in terms of large vessels.

Senator Langlois: No; small boats only.

Mr. Mahoney: With regard to small craft, as I said a few moments ago, the way the present identification system—that

[Traduction]

Le sénateur Riley: S'agit-il des dispositions du nouveau système d'immatriculation ou de l'ancien?

M. Mahoney: Non, des dispositions en vigueur. Il est vrai que les propriétaires de navires de plaisance d'une certaine taille sont tenus de respecter la même procédure d'immatriculation que pour les gros navires, s'ils veulent être protégés, conséquemment ils font volontairement immatriculer leurs bateaux, même si la loi ne les y oblige pas. Les dispositions de ce système d'immatriculation reconnaissent cela comme un fait accompli et prévoient, pour l'immatriculation de ce type de navire une immatriculation distincte beaucoup moins complexe—par exemple les formulaires et la procédure ont été simplifiés de sorte que les propriétaires de navires de cette catégorie disposeront d'un système d'immatriculation mieux adapté à leurs besoins. Ensuite, tout au bas de l'échelle, nous disposerons d'un système d'identification simple, comparable au système d'attribution de permis en vigueur mais, espérons-le, beaucoup plus efficace, car tous les dossiers seront centralisés au même endroit. Ce qui se passe à l'heure actuelle avec les permis, c'est qu'en fin de compte Ottawa ne dispose que d'une copie du certificat délivré par le bureau de douanes et que conséquemment, on n'y est pas au courant des changements d'adresses des transferts de propriété ou des navires qui ne sont plus titulaires de permis. Le nouveau système devrait être considérablement plus efficace. Quant à la question de savoir si le système d'identification est nécessaire, il se peut, comme l'a dit M. Gerity, qu'il soit destiné en premier lieu aux statisticiens, mais avec tout le respect que je vous dois, ce sont eux qui recueillent les renseignements nécessaires à l'établissement des règlements sûrs en ce qui concerne la navigation de plaisance et qui aident à assurer la sécurité de celle-ci si bien que le public a tout intérêt à avoir un système d'identification efficace. En mettant en place le système d'immatriculation et d'identification, nous essayons simplement de rassembler tout ce qui concerne les besoins spéciaux de la navigation en général, les gros navires, les petites embarcations qui sont principalement des navires de plaisance, mais pas nécessairement, et les autres qui n'ont besoin d'aucune protection, mais qui doivent être identifiées. La seule façon efficace d'y arriver est de centraliser ces dossiers.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je voudrais demander au témoin de nous expliquer comment le nouveau système pourra améliorer la qualité des renseignements statistiques nécessaires par rapport au système actuel. Vous voulez donc obtenir des sources d'information apparemment idéales pour alimenter les statistiques auxquelles le ministère semble s'intéresser. A mon avis, le système actuel peut très bien y arriver si vous vous en donnez la peine. Je voudrais savoir quelle amélioration peut être apportée avec ce nouveau système.

M. Mahoney: Monsieur le président, le sénateur Langlois songe encore aux gros navires.

Le sénateur Langlois: Non, aux petites embarcations seulement.

M. Mahoney: En ce qui concerne les petites embarcations, comme je l'ai dit tout à l'heure, l'actuel système d'identifica-

[Text]

is, the licensing system—now operates, it does not provide any accurate statistical base. Therefore, to give an example, in working on safety regulations, it would be extremely helpful to know how many boats of a certain size are operating in Canada. There is no way that sort of information can be derived from the present licensing system. I am only trying to explain how a proper statistical base can be helpful in working out regulations that will be fairer and more beneficial to the public, and all of this is primarily related to small craft. Statistical purposes are not the only purposes, however, for which this type of identification system is necessary, and particularly, again, regarding small craft, it is useful for search and rescue, it is useful to the police authorities if small craft are stolen, and it is useful to them in determining whether offences have taken place. A licensing or identification system is important when you have any large number of vehicles, vessels or whatever. Anything we can do to increase the efficiency of that system is desirable.

Senator Langlois: How are you going to improve that system if you have been unable to do it with the present licensing system?

Mr. Mahoney: That is what I am saying: the present licensing system is not working. For one thing, what happens is that if I license a small craft under the present system there is an almost illegible third copy that comes through to the Department of Transport, the original goes to the owner, and the second copy stays in the local customs house. What comes to the Department of Transport is almost indecipherable. There is no assurance when that boat is sold to someone else that the second owner will ever bother to notify the local customs house because he has a licence number on his boat then, and he often just does not bother about it. There is nothing under the present system that requires any kind of notification to be made when a boat is destroyed, or is no longer being used or anything else. The result of that is that it is a very ineffective system, and all we are trying to do is put into effect a system that will be more effective.

Senator Langlois: Do you mean to tell the committee, Mr. Mahoney, that it would have been impossible to improve the present system without destroying it?

Mr. Mahoney: No, I do not say it would have been impossible to do it, but the fact is that the genesis of this is a series of things. The fact was that the Department of National Revenue had some desire to get out of the business. There was the opportunity to try to improve it because work was being done on the maritime code and it was only natural that one would try to set up a better system when that work was being done.

Senator Langlois: Do you not have the Coast Guard taking over from the Department of National Revenue?

Mr. Mahoney: That, I suppose, would be a possibility.

Senator Langlois: Yes, and there would have been also proper authority to do so.

Mr. Mahoney: The number of Coast Guard offices which would have been in a position to do that would have been much smaller, particularly if one goes back to the late 60s. The

[Traduction]

tion, c'est-à-dire le système de permis, ne fournit aucune base statistique exacte. Pour établir, par exemple, des règlements en matière de sécurité, il serait bon de savoir combien il existe de navires d'une certaine taille au Canada. On ne peut pas obtenir ce genre d'information avec l'actuel système de permis. J'essaie seulement de vous expliquer comment une base statistique appropriée peut contribuer à établir des règlements qui seront plus équitables et plus avantageux pour le public et tout ceci concerne essentiellement les petites embarcations. Nous n'avons pas besoin de ces renseignements uniquement pour avoir des statistiques, ce qui est la raison d'être de ce système d'identification mais, en ce qui concerne les petites embarcations plus particulièrement, ces renseignements sont utiles pour entreprendre des recherches ou des sauvetages, ils sont également utiles aux officiers de police dans le cas où des petites embarcations auraient été volées et pour déterminer si des infractions ont eu lieu. Un système de permis ou d'identification est important lorsque de nombreux navires ou véhicules quelconques sont en circulation. Il faut tout faire pour accroître l'efficacité de ce système.

Le sénateur Langlois: Comment allez-vous améliorer ce système si vous n'avez pas pu l'améliorer avec l'actuel système de permis?

M. Mahoney: C'est ce que je suis en train de vous dire: l'actuel système de permis ne fonctionne pas. Si, par exemple, je demande un permis pour une petite embarcation selon le système actuel, le ministère des Transports reçoit un troisième exemplaire quasiment illisible, l'exemplaire original est remis au propriétaire et le deuxième exemplaire est conservé par le bureau des douanes locales. L'exemplaire qui arrive au ministère des Transports est quasiment indéchiffrable. Rien ne permet de s'assurer que, après la vente du navire, le deuxième propriétaire se souciera d'aviser le bureau de douane local car il a déjà un numéro de permis sur son navire et la plupart du temps, il ne s'en soucie pas. En vertu du système actuel, rien n'oblige une personne à aviser les autorités compétentes qu'un navire a été détruit ou n'est plus utilisé. Tout ceci rend le système très inefficace et nous essayons simplement d'en établir un qui le sera plus.

Le sénateur Langlois: Essayez-vous de dire au Comité, monsieur Mahoney, qu'il aurait été impossible d'améliorer le système actuel sans le supprimer?

M. Mahoney: Non. Je ne dis pas que cela aurait été impossible, mais il faut tenir compte d'un ensemble de facteurs. Premièrement, le ministère du Revenu national ne voulait plus s'en occuper. Nous avons essayé d'améliorer le système puisque le Code maritime était à l'étude; il était donc naturel qu'on essaye de mettre en place un meilleur système.

Le sénateur Langlois: Les garde-côtes n'ont-ils pas pris la relève du ministère Revenu national?

M. Mahoney: Ce serait sans doute possible.

Le sénateur Langlois: Oui, et ils auraient eu les pouvoirs de le faire.

M. Mahoney: Le nombre des garde-côtes qui auraient pu se charger de ces procédures n'aurait pas suffi, surtout à la fin des années 60. A l'époque, ils étaient très peu nombreux.

[Text]

number of Coast Guard offices in existence at that time was very, very small.

Senator Smith (Colchester): But would it not have been a quite simple matter to supply the additional personnel required by the Department of National Revenue in order to have the system continued and improved to deal with the matters you just mentioned?

Mr. Mahoney: I do not believe so, sir. Certainly not without drawing back very substantially from the system that was being administered by the Department of National Revenue. One of the problems that National Revenue was having was with the large number of offices that were useful really only for licensing and the number of transactions for licensing in those offices took very little time. However, for the Department of Transport, for example, to have supplied a person in most of those offices would have been a sheer waste of that person's time. Therefore, the immediate reaction would have been to draw back to a very small number.

Senator Smith (Colchester): I am not referring to the Department of Transport at all. I am simply asking you the question whether it would not have been reasonably possible to supply extra personnel for the Department of National Revenue to accomplish that which was really essential to accomplish without going to all this apparent cost, that we do not know about, and disruption of the present system as it is understood by all concerned.

Mr. Mahoney: The answer that I gave you would be the same, sir, whether the personnel were supplied by the Department of Transport or by the Department of National Revenue. It was inevitable that there would have been a further shrinkage of the number of places at which one could obtain a small craft license.

Senator Smith (Colchester): I am not arguing that; I am simply asking you whether it would have been reasonably possible to do that and still preserve the present system.

Mr. Mahoney: It would have been possible as an alternative, I believe; I don't think that could be denied.

Senator Smith (Colchester): Did anyone outside the Department of Transport ask for a central registry system?

Mr. Mahoney: As I mentioned this morning, sir, the answer to that is no. This work arose within the department and, as I explained this morning and as I tried to explain this afternoon in answer to Senator Langlois' question, the genesis of that, the reasons for our attempt to develop the system were not that we were receiving requests from outside. As I said this morning, it was unlikely that people who were operating licensed boats would have asked for a different system which would have implied that they were going to have to pay for that system when, since pre-Confederation times, they have been getting an identification system for which they did not have to pay. Whether it worked or not perhaps made little or no difference to them but, at least, they did not have to pay for it.

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Mais n'aurait-il pas été plus simple de donner le personnel supplémentaire dont le ministère du Revenu national avait besoin, ce qui aurait permis de garder le système actuel et de l'améliorer et en y intégrant les procédures dont vous avez parlé?

M. Mahoney: Je ne le pense pas, monsieur. On n'aurait pas pu le faire sans remanier le système qui était administré par le ministère du Revenu national. Le nombre important de bureaux qui ne servaient qu'à accorder des permis et à consigner les transactions créait des problèmes au ministère du Revenu national, car l'établissement de permis ne nécessitait que très peu de temps. Cependant, si le ministère des Transports, avait affecté un de ses employés à chacun de ces bureaux, cela aurait été une perte de temps. Par conséquent, la réaction immédiate aurait été de réduire le nombre des bureaux.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne parle pas du ministère des Transports. Je vous demande simplement s'il n'aurait pas été possible de donner au ministère du Revenu national du personnel supplémentaire pour accomplir tout le travail qui était essentiel sans recourir à tous ces coûts apparents, dont nous ignorons encore l'ampleur, et sans chambarder le système actuel?

M. Mahoney: Que le personnel soit fourni par le ministère des Transports ou par le ministère du Revenu national, la réponse, monsieur, serait la même. Il y aurait eu inévitablement une réduction du nombre des bureaux où l'on peut obtenir un permis pour une petite embarcation.

Le sénateur Smith (Colchester): Mais je ne discute pas de cela. Je vous demande simplement s'il n'aurait pas été possible de le faire et de conserver le système actuel.

M. Mahoney: Cela aurait pu être une solution, je pense. Je ne pense pas qu'on puisse le nier.

Le sénateur Smith (Colchester): Le ministère des Transports a-t-il été le seul à demander un système d'immatriculation centralisé?

M. Mahoney: Comme je l'ai dit ce matin, monsieur, la réponse est négative. Ce travail a été accompli au ministère, et comme j'ai essayé de l'expliquer cet après-midi en réponse à une question du sénateur Langlois, les raisons pour lesquelles nous avons essayé de mettre sur pied ce système n'étaient pas fondées sur le fait que nous recevions des demandes venant de l'extérieur. Comme je l'ai dit ce matin, il est invraisemblable que ceux qui exploitent des navires agréés songent à demander un système différent pour lequel ils devraient payer, puisqu'ils bénéficient, depuis la Confédération et même avant d'un système d'identification pour lequel ils n'avaient rien à déboursier. Les usagers ne se souciaient pas de savoir si ce système fonctionnait ou pas, ils n'avaient rien à payer.

[Text]

Senator Smith (Colchester): That would be those concerned as to whether it worked efficiently from the point of view of the owner of the boat.

Mr. Mahoney: The public is not always, sir, most concerned with those matters with which perhaps it should be. For instance, with respect to boating safety, the public is not as concerned as it should be; we see that all the time.

Senator Smith (Colchester): Isn't the gist of what you are saying simply that regardless of whether the public wants it, someone in the department thinks it is good for the public so they set out to foist it upon the public. Is that not a true statement?

Mr. Mahoney: No, sir; I do not think that is a true statement. It would be much truer to say that there was a licensing system and that the department, for a number of valid reasons, felt that that system should be improved and went to work to set up a system which would improve on it. In my opinion, that is the only way in which it can be put.

Senator Smith (Colchester): That puts it in the same way as I put it, with different words, does it not?

Mr. Mahoney: I believe the emphasis is quite different, senator.

Senator Smith (Colchester): It gets down to this, it seems to me—and really it is no use my trying to conduct an argument with you, and I suppose I should not endeavour to do so—that nobody in the public field asked for this change. All those who seem to have been working with it outside the government service over the years seem to have been satisfied with it. All those who will have to continue to work with it outside the government service seem to be dissatisfied with the suggested change. All that, it seems to me, is borne out by the evidence. I am just asking you if that is not so.

Mr. Mahoney: Really, I can only say that the evidence consists of the statements which have been made by other witnesses who have appeared. Also, I would suggest, equally it consists of the statements I have made; you get different views.

Senator Smith (Colchester): I am not contradicting any statements of fact that you have made; I am basing what I suggest on what you have said yourself.

Mr. Mahoney: If you care to put it that way, senator, you can, but it takes no account whatever of the statements that I have made as to the desirability of putting different systems into place.

Senator Smith (Colchester): No, but you perhaps do not get my point, which is simply this: No one who uses this service outside the government service desires a change. Everyone who uses it, in so far as evidence has been produced here, outside the government is satisfied that the present system serves their need. You yourself have told us that, as I understand your evidence.

Mr. Mahoney: No, I am sorry, sir; I have not said that at all. The witnesses aside from myself, or some of the witnesses, who have appeared here have said that, but certainly I have not said that there is no one outside the government service who thinks that the present system is ideal and cannot be

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Mais un propriétaire de navire se soucierait certainement de savoir si ce système était efficace ou pas.

M. Mahoney: Monsieur, le public ne se préoccupe pas toujours de ces questions autant qu'il le devrait. En ce qui concerne, par exemple, la sécurité des navires, le public n'est pas toujours très conscient. Nous le constatons tous les jours.

Le sénateur Smith (Colchester): Voulez-vous dire, que indépendamment des désirs du public, quelqu'un au ministère pense que le public en bénéficierait en telle mesure et par conséquent l'impose au public? N'est-ce pas vrai?

M. Mahoney: Non, monsieur. Je ne pense pas que ce soit vrai. Il serait plus juste de dire qu'il existait un système de permis et que le ministère, pour un certain nombre de raisons valables, a estimé que ce système devrait être amélioré et a mis en place un nouveau système. A mon avis, c'est la seule façon de poser le problème.

Le sénateur Smith (Colchester): C'est exactement ce que je viens de dire, mais en des termes différents, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Je pense que l'emphasis est tout à fait différente, sénateur.

Le sénateur Smith (Colchester): J'essaie seulement de vous dire qu'il me semble—et il est inutile que j'essaie de discuter avec vous—que personne n'a demandé ce changement. En dehors du gouvernement, tous ceux qui ont eu affaire à ce système s'en sont apparemment bien accommodés alors qu'ils ne sont apparemment pas satisfaits des changements proposés. Tout cela me semble évident. Je vous demande simplement de me dire si ce que je dis est exact.

M. Mahoney: En fait, les témoignages que vous citez sont les déclarations qu'ont faites les autres témoins qui ont comparu devant ce Comité. Mais j'ai également fait certaines déclarations. Il y a donc deux points de vue différents.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne contredis pas ce que vous avez dit. Ce que je vous dis est fondé sur ce que vous avez dit vous-même.

M. Mahoney: Si vous voulez poser le problème de cette façon, sénateur, vous le pouvez, mais vous ne tenez aucun compte des déclarations que j'ai faites quant aux avantages qu'on pourrait tirer de systèmes différents.

Le sénateur Smith (Colchester): Non, mais vous n'arrivez peut-être pas à saisir ce que je veux vous dire. Personne, en dehors du gouvernement, ne désire ce changement. D'après les témoignages que nous avons recueillis, tout le monde des secteurs autres que le gouvernement est satisfait du système actuel. Vous l'avez d'ailleurs dit vous-même si je vous ai bien compris.

M. Mahoney: Non, je suis désolé, monsieur, mais je n'ai pas du tout dit cela. Des témoins qui ont comparu ici ont peut-être fait de telles déclarations, mais personnellement, je n'ai jamais dit que tous les intéressés en dehors du gouvernement pensent que le système actuel est idéal et ne peut être amélioré. Il n'y a

[Text]

improved. The fact is that perhaps no one has appeared here representing an outside interest and has said so. However, that does not necessarily mean that everyone outside the government service has been represented at this hearing.

Senator Smith (Colchester): Well, those who support the proposal contained in the bill, I should have thought, would have devoted some attention to bringing such witnesses forward if they were available.

Mr. Mahoney: Well, sir, with all respect, these provisions have been apparent to the general public since 1973, for the most part, and until approximately one month ago no serious complaint was made with respect to them.

Senator Smith (Colchester): I do not know that that proves anything, except that the focus of attention was on the extremely controversial feature having to do with coastal trade.

Senator Langlois: As a supplementary question, Mr. Chairman, Mr. Mahoney a little earlier said that the system would likely provide a better identification means for small craft, which would give some assistance in certain emergency and police operations. Since this morning you mentioned that envisaged with this system there was a considerable reduction in the ports where the registry could be effected, and you mentioned that in the province of Quebec, for example, there would be just one port, likely—Montreal. I fail to see how you can improve the identification system of small craft if they are all registered in Montreal. At the present time the numbering for licensing of small craft in Montreal is 10-D and in Quebec it is 13-D. As soon as I see 10 or 13 on the bow of a ship I know that it belongs either to Montreal or to Quebec. So I fail to see how, if you limit the registration offices in the province of Quebec to one place, that is Montreal, that is going to better the identification system.

The witness also referred to certain rescue operations. I have been involved in such rescue operations for quite a number of years as honorary search master for the Coast Guard and I can tell you that the present system has been very helpful to me because I knew which kind of boat was involved and the place where it was licensed as soon as I looked at the bow of the boat. Now this is going to be done away with, and I fail to see how we can improve the identification system in order to help rescue operations and to assist the police in their work. This is beyond my comprehension, based on the little experience I have had over a number of years in search and rescue operations, and dealing with small craft in my own province. I would like the witness to give us information as to how this new system can work to better advantage than the present system does.

Mr. Mahoney: I am sorry, senator, but no one said that everything that is in the present system would be done away with. The bill is clear in saying that identification numbers will be issued to vessels. Obviously, the system that is used for

[Traduction]

peut être eu aucun témoin qui représentait un intérêt impartial. Cependant, cela ne veut pas nécessairement dire que tout le monde en dehors du gouvernement a été représenté ici.

Le sénateur Smith (Colchester): J'aurais pensé que ceux qui étaient en faveur de la proposition que renferme le projet de loi auraient voulu défendre leur point de vue.

M. Mahoney: Avec tout le respect que je vous dois, ces dispositions pour la plupart sont connues du public depuis 1973 et il y a encore à peine un mois environ, aucune plainte grave n'avait été déposée en ce qui les concerne.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne pense pas que cela prouve quoi que ce soit, sauf que toute l'attention était concentrée sur la disposition controversée concernant le commerce côtier.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, M. Mahoney a dit tout à l'heure que le système permettrait vraisemblablement de mieux identifier les petites embarcations, ce qui contribuerait à aider certaines opérations d'urgence ou policières. Ce matin, vous avez signalé que l'on envisageait, en implantant le système, de réduire sensiblement le nombre de ports où pourrait se faire l'immatriculation des navires et vous avez dit que, dans la province de Québec par exemple, il n'y aurait qu'un seul bureau, vraisemblablement situé à Montréal. Je comprends mal comment on peut prétendre améliorer le système d'identification des petites embarcations si elles sont toutes immatriculées à Montréal. Pour l'instant, on utilise le matricule 10-D pour la délivrance des permis des petites embarcations à Montréal et, à Québec, on utilise le matricule 13-D. Par conséquent, dès que je vois 10 ou 13 sur la coque d'un bâtiment, je sais que son port d'attache est Montréal ou Québec. Si on limite le nombre de bureaux d'immatriculation dans la province de Québec à un seul, situé à Montréal, je vois mal comment le système d'identification en sera amélioré.

Le témoin a fait allusion à certaines opérations de sauvetage. Je m'occupe d'opérations de sauvetage depuis un certain nombre d'années à titre de capitaine de recherche honoraire pour la garde côtière. Je suis en mesure de vous dire que le système actuel m'a été d'une grande utilité car, d'un seul coup d'œil sur la coque, je savais quel genre d'embarcation était en cause où l'endroit où elle avait été immatriculée. On songe maintenant à supprimer cette façon de procéder et je comprends mal comment nous pouvons prétendre améliorer le système d'identification pour faciliter les opérations de sauvetage et aider la police dans son travail. Cela me dépasse, surtout quand je songe aux expériences que j'ai eues, au fil des ans dans le domaine des opérations de recherche et de sauvetage, mettant en cause des petites embarcations dans ma propre province. J'aimerais que le témoin nous donne des précisions sur les avantages du système proposé par rapport au système actuel.

M. Mahoney: Je suis désolé, sénateur, mais il n'a jamais été question de supprimer tous les éléments du système actuel. Le bill dit clairement quelles seront les matricules que l'on donne aux bâtiments. De toute évidence, le système de matricule

[Text]

identification numbers will be at least as good as, and hopefully it might be better than, the present system. At least it will be as good as, and would probably be based on, the system which now exists. Enforcing authorities, search and rescue people and others concerned would be able to tell the general locality from which a vessel comes by the number that is used. So far as the identification system is concerned, it is quite possible for that system to be carried on simply by mail—that is, for application to be made by mail. It does not need to be done through local registry offices at all. It is not a tight system. It is the sort of thing that can be administered centrally very easily and more efficiently than through a local system.

Senator Langlois: Under the new idea you will be going by the port where the ship is actually licensed.

Mr. Mahoney: One can go by both. There is allowance in the bill for the owner of a small craft to identify his ship with its home port or a port of his selection, but the most important thing is the number issued to him with his normal home address. In other words, if the application listed the owner as being in Montreal, that will be taken into account in the code system for the number issued to him.

Senator Langlois: I understand that for you, Mr. Mahoney, sitting in Ottawa and looking at your files, you will find out who is the owner of that boat, but at sea, the search and rescue master or the police officer, who is going to tell him right off the bat where that boat belongs?

Mr. Mahoney: Well, he will see it in the same way as he does now. As you said yourself, senator, you can tell from the number on the boat now at least roughly what part of Canada it comes from.

Senator Langlois: What number are you going to give to the prairie schooners, for that matter? It is an impossibility, to my mind.

One last question. My information is, Mr. Mahoney, to the effect that within the last two months there was a study carried out as to the advantages of this proposed system. I would like to know if this information is correct; and, if so, what were the results of that study.

Mr. Mahoney: As I mentioned earlier, there has been a study which, so far as I am aware, is not yet complete, but there have been several studies done on various aspects of the registry system. The opinion in Transport is that those studies are not complete, do not take into account a number of features of the system which is incorporated here, and that a great deal more work has to be done on this.

Senator Langlois: So, if I understand you correctly, you are asking us to create a new system before your studies have been completed in the department.

Mr. Mahoney: That is not so.

Senator Langlois: Well, that is your answer, my friend.

[Traduction]

utilisé sera tout aussi bon, voire meilleur que le système actuel. Il sera tout aussi bon que le système actuel, et vraisemblablement il s'en inspirera. Les autorités chargées de son application, les responsables de la recherche et du sauvetage et les gens concernés pourront déterminer le port d'attache des embarcations à partir du matricule utilisé. Pour ce qui est du système d'identification, il est fort possible que son application prévoie l'utilisation du courrier pour les demandes d'immatriculation. Nul besoin donc de passer par le bureau d'enregistrement local. Il ne s'agit pas d'un système étanche. On pourra très bien l'administrer à partir d'un point central et ce, beaucoup plus efficacement que si l'on avait recours à un système local.

Le sénateur Langlois: Mais on prévoit désormais passer par le bureau où le permis du bâtiment a été obtenu.

M. Mahoney: Les deux façons de procéder sont possibles. Les dispositions du bill prévoient que le propriétaire d'une petite embarcation pourra immatriculer son bâtiment à son port d'attache ou à un autre port, à son choix, mais l'élément important ici est le matricule que l'on assortira à son adresse permanente. En d'autres termes, si la demande de matricule identifie le propriétaire comme un résident de Montréal, le système codé le reflètera dans le matricule qu'on lui donnera.

Le sénateur Langlois: Vous, monsieur Mahoney, qui êtes à Ottawa et qui consultez vos dossiers, vous pourrez identifier le propriétaire du bâtiment mais, en mer, comment le capitaine de recherches de sauvetage ou le policier pourront-ils reconnaître rapidement le port d'attache de ce bâtiment?

M. Mahoney: Eh bien, ils pourront procéder selon la méthode actuelle. Vous l'avez dit vous mêmes, sénateur, le matricule d'un bateau permet actuellement de connaître approximativement à quelle région du Canada il appartient.

Le sénateur Langlois: Quel matricule donnerez-vous aux schooners des Prairies par exemple? C'est un cas impossible à mon avis.

Une dernière question. On me dit, monsieur Mahoney, qu'au cours des deux derniers mois on a fait une étude pour déterminer quels seront les avantages du système envisagé. Ais-je raison de croire cela? Le cas échéant, quels sont les résultats de cette étude?

M. Mahoney: Comme je l'ai dit plus tôt, que je sache, cette étude n'est pas encore terminée, mais on a fait plusieurs études sur divers aspects du système d'immatriculation. Au ministère des Transports, on pense que ces études ne sont pas terminées et qu'elles ne tiennent pas compte des éléments du système que l'on retrouve ici. On doit encore les approfondir.

Le sénateur Langlois: Si je comprends bien, vous demandez que l'on crée un nouveau système avant même que les études dont il fait l'objet, au Ministère, soient terminées.

M. Mahoney: Mais nullement.

Le sénateur Langlois: Mais c'est ce que vous venez de me dire.

[Text]

Mr. Mahoney: It is not unusual for legislation to be passed before regulations relating to that legislation are complete. That is all we are saying here.

Senator Langlois: But we are giving you power to make regulations.

Mr. Mahoney: That is the normal thing to do in any new legislation.

Senator Langlois: We do not know what is going to be the effect of these regulations or what we are going to regulate. We do not know anything about this. I know how we have proceeded on this in the past, and it is quite clear as far as I am concerned.

Mr. Mahoney: We know that from the draft legislation.

Senator van Roggen: Mr. Mahoney, I appreciate your forthcoming effort to deal with part of the problems I was raising this morning through the proposed amendment you gave us since the lunch break, giving permission, in section BII-23, to the registrar to delegate not only his duties but his powers. Much as this may represent a forthcoming effort on your part to answer the problems that I was posing, I would suggest that it makes them worse and not better, because we will not know whether there is a proper abstract of title, if the registrar avails himself of the amended power as proposed by the amendment, and set out in the case of one registry office. Let us say that in the case of Vancouver the registrar were to say, "I am going to delegate my powers as the registrar and you will keep the records and that is where the search will be conducted". Then one would not know if one was dealing with the proper abstract of the title of that ship or whether one would be dealing with Vancouver or with Ottawa.

Mr. Mahoney: No, senator, because it does not mean that all powers or all duties need be delegated. What it means is such powers as may be necessary.

Senator van Roggen: Necessary for what purpose?

Mr. Mahoney: One of the possibilities would be the question that Mr. Brisset raised this morning, for example, that the deputy registrar should have the power to refuse an application not in the proper form, to get around the problem that Mr. Brisset raised that one might not know, having filed the form, whether it was going to be accepted or rejected until it got to the registrar himself. That is the sort of powers that can be delegated to ensure that that does not happen. This simply gives us more flexibility to adjust between powers and duties—

Senator van Roggen: It gives you flexibility, then, to operate your central registry system?

Mr. Mahoney: Yes.

Senator van Roggen: I would simply like to say, Mr. Mahoney, that in your answers to the many questions this afternoon—including these of Senator Langlois—I find a persistency, I am sure not deliberate, in getting away from the question of registry and on to the question of keeping records

[Traduction]

M. Mahoney: Il arrive souvent qu'une loi soit adoptée avant que les règlements qui l'accompagnent soient terminés. Voilà ce que je voulais dire.

Le sénateur Langlois: Mais nous vous donnons ici le pouvoir de faire des règlements.

M. Mahoney: C'est tout à fait normal dans le cas d'une nouvelle loi.

Le sénateur Langlois: Nous ne savons pas quel sera l'incidence de ces règlements et quels aspects vous réglementerez. Nous ne savons rien de cela. Je sais bien comment on a procédé dans le passé et cela ne fait pas l'ombre d'un doute, quant à moi.

M. Mahoney: Nous pouvons nous fonder sur le projet de loi.

Le sénateur van Roggen: Monsieur Mahoney, je vous sais gré de vous attacher à une partie des problèmes que j'ai soulevés ce matin en proposant l'amendement que vous nous avez donné après le déjeuner, à savoir qu'en vertu de l'article BII-21 le conservateur aurait la permission de déléguer non seulement ses responsabilités, mais également ses pouvoirs. Cela témoigne de vos efforts pour tenter de résoudre les problèmes que je vous ai exposés. Je prétends cependant que cela complique les choses et ne les améliore nullement car, si le conservateur se sert de ce pouvoir modifié, tel que proposé dans l'amendement, il sera impossible de vérifier s'il existe un répertoire valable des actes juridiques versés au bureau unique. Si par exemple le conservateur de Vancouver disait «Je renonce à mes pouvoirs de conservateur et désormais c'est vous qui conserverez les dossiers et c'est par l'entremise de votre bureau que toute recherche devra être effectuée», on ne pourrait pas vérifier s'il s'agit d'un répertoire valable des actes juridiques pour un bâtiment ou s'il faut passer par Vancouver ou Ottawa.

M. Mahoney: Non, Sénateur, car cela ne signifie pas que tous les pouvoirs ou toutes les responsabilités seront nécessairement délégués. Cela désigne les pouvoirs qui peuvent être nécessaires.

Le sénateur van Roggen: A quelle fin?

M. Mahoney: Par exemple, comme l'a soulevé ce matin M. Brisset, dans certains cas, le sous-conservateur aurait le pouvoir de refuser une demande qui ne serait pas en règle: pour pallier une situation à laquelle M. Brisset faisait allusion, où le requérant, en remplissant sa formule, ne sait pas si elle sera acceptée ou rejetée tant qu'elle ne parvient pas au conservateur lui-même. Ce genre de pouvoir pourrait être délégué afin d'éviter de telles situations. Il s'agit tout simplement d'accomplir la relation entre les pouvoirs et les responsabilités...

Le sénateur van Roggen: Cela vous donne donc toute la latitude d'instaurer votre système central d'immatriculation. N'est-ce pas?

M. Mahoney: Oui.

Le sénateur van Roggen: Monsieur Mahoney, dans vos réponses aux questions posées cet après-midi, notamment à celles du sénateur Langlois, je dénote une persistance, non délibérée, j'en suis convaincu, à éluder la question du bureau d'enregistrement pour mettre en lumière avant tout la question

[Text]

of licensed boats. They are two different things. Keep all the records you want of licensed boats, for the convenience of the department, the police, or the man in the moon—I really do not care. I am addressing my mind to the question of registry, the question of abstracts of title, how you find out the state and the title of the boat when you go to buy it or mortgage it. At the moment we can do it very conveniently locally, but you are putting a system in place where we can do it very inconveniently in Ottawa. Not one single word that has been given by yourself, sir, with respect, assuages my concern in that respect. You can have all the copies of documents in the regional offices that you want; you can have all the computer print-outs and all the microfilming of documents you want; you can send out telegrams; but if a clerk looking at an abstract of title in Ottawa makes an honest mistake in submitting that material back to the regional office, and you close on that basis, the lawyer is liable—or, in my judgment—would be. He would not be able to rely on that, and it would therefore make every closing with an agent in Ottawa. That is where the cost will come in for the boat owner, which will make the savings that you speak of negligible, in my humble opinion.

I see no reason to argue that simply because the present system could be improved, insofar as licensed boats are concerned, that it has to be completely destroyed in order to enable you to consolidate your statistical information relative to licensed boats.

I will not go further into that, Mr. Chairman, because I believe Mr. Langlois gave evidence the other day and had some amendments to propose specifically on this point. Perhaps the best thing would be to move forward quickly and to listen to what he proposes. I also had a question on the matter raised by Senator Langlois about the study. My information is that a study was completed this year and may still be under way. I do not know. I submit, Mr. Chairman, that you should ask the minister or the deputy minister that specific question, and ask that evidence be brought before this committee on exactly what studies have been done in the department relative to the central registry and what they say relative to it. I think that somebody has got a bright idea here, and, as we all know, we must never tamper with legislation, and now, we are simply on a chariot going downhill which cannot be stopped, and it is ridiculous. I, for one, would welcome the specific amendments which apparently another witness is prepared to put before us, that could cure this problem—at least, in his opinion—without our having to completely destroy this proposed act by taking out all the central registry provisions.

The Deputy Chairman: Are you not satisfied, senator, with the answer given by Mr. Mahoney, that studies are being made but are not completed? Was that not your answer, Mr.

[Traduction]

des dossiers des bateaux titulaire de permis. Ce sont là deux choses différentes. Vous pouvez conserver tous les dossiers qu'il vous plaira sur les bateaux titulaire de permis, à la convenance du ministère et de la police ou du petit bonhomme dans la lune... cela m'est tout à fait égal. La question qui me préoccupe est celle du bureau d'enregistrement, du répertoire des actes juridiques et de la façon dont on peut obtenir les renseignements nécessaires lors de l'achat ou de l'hypothèque d'un bateau. Pour l'instant, on peut très bien faire cela sur place mais on est en train d'instaurer, à Ottawa, un système qui embrouillera les choses. Vous n'avez rien dit, monsieur, sauf votre respect, qui apaise mes préoccupations à cet égard. Vous pouvez conserver tous les exemplaires de documents que vous voudrez dans les bureaux régionaux; vous pouvez tirer tous les imprimés d'ordinateur que vous voudrez et faire tous les microfilms que vous entendrez. Vous pouvez envoyer des télégrammes mais si un commis commet une erreur humaine en consultant la répertoire des actes juridiques à Ottawa et s'il ne présente pas les bons documents au bureau régional et si le contrat est conclu en foi de cela, l'avocat est responsable... À mon avis, il le serait. Un avocat ne pourrait pas se fier à cela et par conséquent il devrait avant de conclure tout acte de vente s'adresser à un fonctionnaire à Ottawa. Cela se traduira par une augmentation des frais pour le propriétaire du bateau et les économies dont vous parlez sont quantité négligeable, à mon humble avis.

Je ne vois pas pourquoi on prétend que le système actuel doit être complètement supprimé afin de vous permettre de regrouper vos renseignements statistiques sur les bateaux munis de permis, car il suffirait simplement d'améliorer cet aspect.

Monsieur le président, je m'arrête ici parce que je crois que M. Langlois a présenté des arguments, l'autre jour, et qu'il a déposé des amendements ayant trait précisément à cette question. La meilleure chose à faire ici serait peut-être de poursuivre rapidement et d'écouter ce qu'il entend proposer. Je voulais poser une question sur l'étude dont a parlé le sénateur Langlois. Je crois savoir qu'une étude a été terminée cette année, mais elle est peut-être encore en train. Je ne sais pas. Monsieur le président, je pense que vous devriez demander au Ministre ou au sous-ministre de présenter les conclusions de cette étude au Comité pour que nous sachions exactement quelles études le ministère a faites au sujet du bureau central d'enregistrement et pour que nous sachions quelle est l'opinion du ministère à ce sujet. Je pense que quelqu'un a eu une idée brillante ici et, nous le savons tous, nous ne devons pas jouer avec la loi. Pour l'instant, nous semblons engagés dans un processus impossible à freiner et c'est ridicule. Pour ma part, j'appuierai des amendements précis que, semble-t-il, un autre témoin est prêt à déposer et qui pourraient résoudre ce problème, du moins selon lui, sans que nous ayions à mutiler complètement ce projet de loi en retirant toutes les dispositions concernant le registre central.

Le vice-président: N'êtes-vous pas satisfait, sénateur, de la réponse de M. Mahoney qui dit que ces études sont en cours, mais ne sont pas terminées? C'est bien ce que vous avez dit

[Text]

Mahoney, that studies had been started but were not completed?

Mr. Mahoney: Certainly, they have not been accepted as complete by the senior officials of the department.

Senator van Roggen: With respect, first Mr. Mahoney said there were no studies, and then he said there were studies but they related only to the regulations. Apparently, they are not studies relative to the desirability of a central registry. I want to know if there are studies relative to the desirability of a central registry.

Mr. Mahoney: If I might qualify that, when Senator Langlois first asked the question, I mentioned that in recent months there had been work done on studies with respect to the cost of the system.

Senator Langlois: No, no.

Mr. Mahoney: Yes, I did. You said you were not interested in the study with respect to costs. I did mention that those studies were under way at this time.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, I took down what Mr. Mahoney said. I could easily have taken the words down incorrectly. These were the significant words in relation to studies about costs: "Studies on costs are neither completed nor approved." I wonder if I have it correctly.

Mr. Mahoney: Yes; that is exactly what I said, sir.

The Deputy Chairman: Should we now proceed with the two or three amendments which Mr. Mahoney has to introduce, and then ask other witnesses whether, taking into account the amendments proposed this morning and this afternoon by Mr. Mahoney, they agree with them or whether they have other amendments to formulate? Is that agreed to by the members of the committee?

Senator van Roggen: I have only one observation to make, Mr. Chairman. We have had a number of amendments put before us. Would it not be better to have all the amendments before us, as some of them may differ? I do not think we should deal with one amendment in isolation without having evidence on the alternative amendments.

The Deputy Chairman: That is fine. We could ask Mr. Mahoney to put forward his amendments.

Mr. Mahoney: I mentioned one. I have two others. The one I mentioned has, I think, been circulated. It deals with BII-23. The following two amendments both deal with section BI-20. Honourable senators will recall that I explained the situation with respect to that section this morning, and noted that the purpose of the one amendment, which we had prepared earlier but had not submitted, was to change the reference to "the owner or charterer." I think you have that amendment before you.

The other amendment relates to the same section. It simply adds the letter "q" to the list of paragraphs of the Federal Court Act that are mentioned in paragraph (b) of section 20. As I said this morning, the purpose of this is simply to add the subject of general average to the other subjects which are

[Traduction]

monsieur Mahoney? Les études sont en cours mais ne sont pas terminées n'est-ce pas?

M. Mahoney: Il est sûr que les hauts fonctionnaires du ministère ne considèrent pas qu'elles sont terminées.

Le sénateur van Roggen: Sauf votre respect, monsieur Mahoney a d'abord dit qu'il n'y avait pas d'études et ensuite il a dit qu'il y en avait, mais qu'elles avaient trait aux règlements. Apparemment, on n'a pas encore étudié la question de l'opportunité d'un bureau central d'enregistrement. Je voudrais savoir si effectivement on étudie l'opportunité d'un tel bureau central.

M. Mahoney: Voici ce que j'ajouterai: lorsque le sénateur Langlois a posé cette question, j'ai dit qu'au cours des derniers mois on avait fait des études sur le coût du système.

Le sénateur Langlois: Non, non.

M. Mahoney: C'est ce que j'ai dit. Vous m'avez répondu que les études sur les coûts ne vous intéressaient pas. J'ai bien dit que ces études étaient en cours en ce moment.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, j'ai noté la réponse de M. Mahoney. Il se peut que je me sois trompé cependant. Sa réponse au sujet des études sur les coûts comporte les éléments importants suivants: «Les études sur les coûts ne sont pas terminées et elles n'ont pas été approuvées.» Je ne sais pas si j'ai bien pris note.

M. Mahoney: Oui, c'est exactement ce que j'ai dit monsieur.

Le vice-président: Pourrions-nous passer aux deux ou trois amendements que M. Mahoney a présentés ce matin et cet après-midi et ensuite demander aux témoins s'ils les acceptent ou s'ils en ont d'autres à formuler? Les membres du comité sont-ils d'accord avec cette façon de procéder?

Le sénateur van Roggen: je n'ai qu'une observation à faire, monsieur le président. On nous a présenté un certain nombre d'amendements. Ne vaudrait-il pas mieux qu'ils nous soient présentés tous, car certains d'entre eux peuvent différer? Je ne crois pas que nous devrions les traiter isolément, sans avoir sous les yeux les amendements de rechange.

Le vice-président: C'est juste. Nous pourrions demander à M. Mahoney de présenter ses amendements.

M. Mahoney: J'en ai mentionné un. J'en ai deux autres. Celui que j'ai mentionné, vous a, je crois, été distribué. Il vise l'article BII-23. Les deux amendements suivants traitent tous les deux de l'article BI-20. Les honorables sénateurs se rappelleront que j'ai expliqué le contexte de cet article ce matin, et que j'ai observé que le but de l'amendement que nous avons rédigé plus tôt mais qui n'avait pas été soumis, consistait à changer «le propriétaire ou l'affréteur». Je crois que vous avez reçu cet amendement.

L'autre amendement a trait au même article. Il ajoute simplement la lettre «q» à la liste des sous-alinéas de l'alinéa 20b) de la Loi sur la Cour fédérale. Comme je l'ai dit ce matin, on ne veut qu'ajouter l'avarie commune aux autres sujets qui constituent un privilège maritime. Ces amendements

[Text]

granted the same attributes as a maritime lien. These amendments have been discussed with the Bar Association committee, and, so far as I am aware, they are in agreement with them.

The Deputy Chairman: Are there any question on that? If not, do you have another amendment to make, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: No, Mr. Chairman. I have two very short comments to make relating to the evidence given this morning. One is with respect to the change that was made in the amendment to section BII-52, subsection (2), on page 66 of the bill. Members of the committee may remember that it was suggested that the word "may" in subsection (3) should be deleted and replaced by the word "shall".

Over the lunch hour I have discussed this with the drafting officials because of the point raised that this might bring into play section 115 of the Criminal Code. We have come to the conclusion that section 115 of the Criminal Code would not apply to this subsection because that section of the Criminal Code applies only where there was no offence section in the relevant statute. In this case there is a general offence section. I think it is section BI-35, so section 115 would not apply.

The answer to the problem raised by this is really that the word "shall" in this case is not treated as giving rise to an offence. It is a word used on many occasions, and the drafting people have no difficulty with its use.

The only other comment I have is with respect to one of the other amendments where it was suggested that the amendment was not clear and that the drafting of it might be improved. It is the amendment to section BII-27 at page 54. I have discussed it with the drafting people. Their opinion is that the section is clear and they have no suggestions to make with respect to any changes that should be placed in it. They would be quite prepared to listen to any suggestions that were made, but it is felt—and I have discussed this with legal counsel for the Senate, and I think he is also in agreement—that the section is comprehensible as it now stands. As I say, if there are any suggestions with respect to it, I would be happy to take them back to the drafting people and have them look at it, but they feel that no change is necessary.

Those are the only comments I have to make, sir.

The Deputy Chairman: Thank you very much. Do you have any comments to make after hearing the presentation put forward by Mr. Mahoney?

Mr. Gerity: No, sir.

Mr. Langlois: Yes.

The Deputy Chairman: I would ask Mr. Langlois, after hearing these amendments, if he wishes to formulate some amendments or amendments to amendments.

Mr. Langlois: With your permission, I wonder if you could also call upon Mr. Barry because we more or less formulated these amendments together.

Mr. Chairman, after hearing the explanations given by Mr. Mahoney and the answers given, I, for one, went through the

[Traduction]

ont été discutés avec le comité de l'Association du barreau qui, pour autant que je sache, les a adoptés.

Le vice-président: Y a-t-il des questions à ce sujet? Sinon, avez-vous un autre amendement à formuler, monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Non, monsieur le président. J'ai deux brefs commentaires à faire, au sujet du témoignage donné ce matin. L'un a trait au changement qui a été apporté à l'amendement du paragraphe (2), de l'article BII-52, à la page 66 du projet de loi. Les membres du comité se rappelleront peut-être qu'on avait proposé de remplacer au paragraphe (3) «peut» par «doit».

Pendant l'heure du repas, j'ai discuté de ce changement avec les rédacteurs et leur ai demandé si l'article 115 du Code criminel n'interviendrait pas alors comme certains le redoutent. Nous en sommes arrivés à la conclusion que l'article 115 du Code criminel ne s'appliquerait pas à ce paragraphe parce qu'il ne s'applique que lorsque la loi en cause ne renferme aucune disposition sur les infractions. Ici, il y en a une, l'article BI-35, je crois, et, par conséquent, l'article 115 ne s'appliquerait pas.

En fait, c'est plutôt parce que, dans ce cas, le terme «doit» ne donnerait pas lieu à une satisfaction. C'est un terme fréquemment utilisé par les rédacteurs et qui ne leur crée aucune difficulté.

Mon seul autre commentaire a trait à l'un des autres amendements, dont on a dit qu'il n'était pas clair et que sa rédaction pouvait en être améliorée. Il s'agit de l'amendement de l'article BII-27 à la page 54. J'en ai discuté avec les rédacteurs. Ces derniers estiment que l'article est clair et qu'ils n'ont aucune proposition de changement à formuler. Ils seraient tout à fait disposés à écouter les propositions qui ont été faites mais ils croient—et j'en ai discuté avec le secrétaire légiste du Sénat, et je crois qu'il est lui aussi d'accord là-dessus—que l'article est compréhensible sous sa forme actuelle. Mais s'il y a d'autres propositions à cet égard, je serai heureux d'en faire part aux rédacteurs et de les examiner moi-même, mais aucun changement ne devrait être nécessaire.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur.

Le vice-président: Merci beaucoup. Avez-vous d'autres commentaires à faire après avoir entendu l'exposé de M. Mahoney?

M. Gerity: Non, monsieur.

M. Langlois: Oui.

Le vice-président: Monsieur Langlois, après avoir entendu ces amendements, voulez-vous les modifier ou en formuler d'autres?

M. Langlois: Voulez-vous accorder la parole à M. Barry également, car nous avons plus ou moins formulé ces amendements ensemble.

Monsieur le président, après avoir entendu les explications de M. Mahoney et les réponses données, j'ai parcouru, pour

[Text]

brief and testimony that I have given on two occasions before the committee and attempted to formulate the exact amendments which, in my humble submission, are required to give effect to the points made in the brief, which have so far not been dealt with by Mr. Mahoney or, in my opinion, have not been dealt with in a satisfactory manner.

Before getting into that, I wonder if I could ask you, Mr. Chairman, a question concerning some 30 amendments to the French version.

J'ai pris connaissance, monsieur le président, en arrivant ce matin d'un document préparé, semble-t-il, par le Ministère de la Justice, qui se veut l'énoncé complet des amendements dont nous avons discutés avec Me Geoffrion à l'occasion de ma comparution devant le comité la dernière fois.

A la lecture du document, j'ai constaté, et j'aimerais, avec votre permission, attirer l'attention du comité immédiatement, que l'amendement proposé à l'article 6 paragraphe 3, page 11 du projet de loi, comporte une omission à la première ligne de l'amendement, le verbe "est" —E-S-T—a été omis par le rédacteur.

J'aimerais également apporter à votre attention le fait qu'il nous semble qu'il y ait eu omission de reproduire onze autres amendements, qui avaient été discutés et lesquels, nous a-t-il semblé, avaient été agréés par les représentants du Ministère de la Justice, à savoir, les amendements à l'article 6, paragraphe (1), et je réfèrerais à la transcription à la page 6:54.

L'article BI-3. (1), ligne 22, à la page 6:63 de la transcription.

A la page 6:63 de la transcription, l'article BI-3, paragraphe 2, ligne 38.

La transcription à la page 6:64, l'article BI-36, paragraphe 1.

A la page 6:64 de la transcription, l'article BI-43, paragraphe 1, ligne 28.

L'article BII-44, paragraphe 1, ligne 28, c'est à la page 6:66 de la transcription.

L'article BII-55, paragraphe 2, ligne 22, c'est à la page 6:68 de la transcription.

L'article BII-56, paragraphe 1, ligne 36; c'est à la page 6:69.

L'article BII-57, paragraphe 1, ligne 9. La référence est à la page 6:69 de la transcription.

L'article BII-61, tout le paragraphe 4, et c'est la transcription à la page 6:69.

Enfin, l'article BII-69, ligne 44, soit à la page 6:70 de la transcription.

Il y a aussi un amendement à la page 15 du projet de loi concernant la définition de «navire» aux fins de la loi de l'impôt sur le revenu qui a été omis. Donc, il y aurait douze omissions en fait.

Le vice-président: En fait, je n'étais pas présent, comme vous le savez, lorsque la traduction a été faite, et quels ont été les amendements acceptés. Si je comprends bien, M. Bergeron sera ici ce soir, et il pourra certainement nous donner des explications plus profondes aux questions que vous venez de nous poser.

[Traduction]

ma part, le mémoire et les témoignages que j'ai donnés à deux occasions devant le comité et j'ai tenté de formuler avec précision les amendements qui, à mon humble avis, doivent être apportés, pour mettre en vigueur les points exposés dans le mémoire, et qui n'ont pas été traités jusqu'à maintenant par M. Mahoney ou alors, d'une manière insatisfaisante.

Avant de commencer, j'aimerais toutefois vous poser, monsieur le président, une question au sujet des quelques 30 amendements apportés à la version française.

When I arrived this morning, Mr. Chairman, I read a document which seems to be prepared by the Department of Justice, and which is supposed to be the complete list of amendments about which we had discussed with Mr. Geoffrion the last time I was before the committee.

When reading this document, I saw and I would like, with your permission, to bring to the attention of the Committee on the fact that in the proposed amendment to Section 6, sub-section 3, on page 11 of the bill, there is something missing on the first line of the amendment, that is the verb "est"—E-S-T—which has been forgotten by the drafter.

I would like also to inform you that it seems to us that they have forgotten to reproduce eleven other amendments which had been discussed and agreed upon by the officials of the Department of Justice; that is, the amendments to Section 6, sub-section (1), and I would refer to the transcription on page 6:54.

Section BI-3.(1), line 22, on page 6:63 of the transcript.

On page 6:63 of the transcript, clause BI-3, sub-clause 2, line 38.

The transcript on page 6:64, clause BI-36, sub-clause 1.

On page 6:64 of the transcript, clause BII-43, sub-clause 1, line 28.

Clause BII-44, subclause 1, line 28, on page 6:66 of the transcript.

Clause BII-55, subclause 2, line 22, on page 6:68 of the transcript.

Clause BII-56, subclause 1, line 36; on page 6:69.

Clause BII-57, subclause 1, line 9 on page 6:69 of the transcript.

Clause BII-61, all of subclause 4, on page 6:69 of the transcript.

Finally, clause BII-69, line 44, on page 6:70 of the transcript.

There is also an amendment on page 15 of the Bill concerning the definition of "ship" under the Income Tax Act and which has been forgotten. So, there would actually twelve omissions.

The Deputy Chairman: In fact, I was not there, as you know, when the translation was made and I do not know exactly which amendments were agreed upon. If I understand correctly, Mr. Bergeron will be here tonight, and he will certainly be able to give us more detailed explanations on the questions you just raised.

[Text]

Le sénateur Langlois: Est-ce qu'on lui a fait rapport, monsieur le président, que ces omissions avaient été omises, ou qu'elles avaient été faites?

Le vice-président: Non. Je n'ai pas eu le temps moi-même de le faire, mais je crois que Mme Pritchard doit s'en occuper cet après-midi afin qu'il puisse nous faire rapport à ce sujet ce soir.

Le sénateur Langlois: Il y avait M. Kerby également qui était présent.

Le vice-président: Alors, tous les deux seront ici ce soir.

Unfortunately, I was not here when the translation was made and I do not know exactly how many amendments were involved. However, Mr. Geoffrion and Mr. Kerby will be present tonight, so they can give us an explanation and answer the question put to me by Mr. Langlois. So, as far as the French translation is concerned, we will have the answer tonight. You may proceed, Mr. Langlois.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I believe the committee has had circulated a document which, unfortunately, I did not have time to entitle because it has been in evolution as Mr. Mahoney has been speaking. I would also pray for your indulgence for the fact that we had to make some last minute changes in an effort to correct typographical errors due to the pressure of time at our disposal. The document basically lists 13 issues which were covered in the brief submitted on behalf of the St. Lawrence Shipowners' Association and the P & I Club. Other points have been omitted because I am aware of other amendments formulated by my friend Mr. Barry and I have presumed that they would tie in with what is proposed there.

Unless the committee prefers that I go into detail, I do not intend to do so. In other words, I feel that I have already taken up too much of your time and will simply go through the actual form of the amendments and hope that you will understand what we are driving at.

Senator van Roggen: Is this in connection with the problems arising from "owner" of ship?

Mr. Langlois: That is right, sir; there were 13 headings such as that. I have attempted to group into one heading amendments dealing with one particular subject matter. I have also listed consecutively the French version of each one of the amendments proposed. Actually, in appearance there are 70 amendments, but in actual fact it reduces to 35 when the duplication due to the French version is considered.

The first problem with which I deal is that arising from the fact that the word "owned," because it is defined in the manner in which it is in the bill, excludes the registered owner of demise chartered vessels. Our proposal there is to make a distinction in the bill so that an owner is an owner and the person having for the time being, either by law or by contract, the possession and use of the ship would be known as the disponent owner, or un propriétaire-exploitant. So the amendment proposed would be, at page 3 add the following definition after the definition of "clearance":

[Traduction]

Senator Langlois: Has he been told, Mr. Chairman, about these omissions?

The Deputy Chairman: No. I did not have time myself, but I believe that Mrs. Pritchard will take care of that this afternoon so that he may report to us on the subject this evening.

Senator Langlois: Mr. Kirby was there also.

The Deputy Chairman: Then, both of them will be here tonight.

Malheureusement, je n'étais pas présent lorsque la traduction a été faite et je ne connais pas exactement les amendements qui ont été apportés. Toutefois, M. Geoffrion et M. Kerby seront ici ce soir: ils nous donneront une explication et répondront à la question que m'a posée M. Langlois. Donc, au sujet de la version française, nous aurons la réponse ce soir. A vous la parole, monsieur Langlois.

M. Langlois: Monsieur le président, je crois que le Comité fait circuler un document que je n'ai pas eu le temps d'intituler car, malheureusement, il n'était pas encore terminé lorsque M. Mahoney a parlé. Je vous demanderais aussi d'être indulgent, car nous avons dû apporter des changements de dernière minute afin de corriger des erreurs typographiques provenant du délai trop court qui nous était accordé. Le document énumère fondamentalement 13 questions, qui ont été traitées dans le mémoire soumis au nom de la St. Lawrence Shipowners Association et des P & I Clubs. D'autres points ont été omis, parce que je sais que d'autres amendements ont été formulés par mon ami M. Barry et j'ai présumé qu'ils s'apparenteraient à ceux que j'ai proposés ici.

A moins que le Comité ne le désire, je n'entre pas dans les détails. En d'autres termes, j'ai l'impression d'avoir déjà accaparé trop de votre temps et m'attaquerai simplement à la forme réelle des amendements, dans l'espoir que vous comprendrez notre démarche.

Le sénateur van Roggen: Est-ce au sujet des problèmes soulevés par la terme «propriétaire»?

M. Langlois: C'est juste, monsieur; il y avait 13 rubriques de ce genre. J'ai tenté de regrouper sous une même rubrique les amendements qui traitent d'un même sujet. J'ai également donné ensuite la version française de chaque amendement proposé. En fait, il semble y avoir 70 amendements, mais il n'y en a que 35, si l'on considère que la moitié sont le doublement français.

Premièrement, le terme «propriétaire», de la façon dont il est défini dans le projet de loi, exclut le propriétaire inscrit de navires affrétés dont les titres ont été cédés. Nous proposons d'établir une distinction dans le projet de loi, de sorte que le propriétaire sera la personne ayant, à l'époque considérée, la possession et l'usage du navire et qu'il devienne le propriétaire-exploitant. Nous proposerions donc l'amendement suivant: retrancher les lignes 30 à 34 inclusivement, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

[Text]

"disponent owner" means the person having for the time being, either by law or by contract, the possession and use of the ship.

Then at page 4, delete lines 19 to 22 and replace by the following:

"owner", in relation to a ship, unless otherwise provided, means any person or persons appearing as owner on the Register of the ship.

I must add that this is also very much in line with an amendment proposed by Mr. Mahoney that it is clear that it is the person indicated on the register who is the proper owner and capable of taking effectual receipt and also transferring ownership.

As I went through the bill, wherever the word "owner" was found, I presumed that the intent of the bill was not to exclude the registered owner, or the real owner, except in two places I mentioned in the explanatory notes at the end of that series of amendments as section BI-20(1)(a)(ii) and section BII-35 to section BII-70 in other words, those sections dealing with registry. It is clear there that it is only the registered or actual owner who is envisaged. Each of the other amendments merely says that where you have the word "owner" you will now find "owner or disponent owner", so that it is clear that whatever obligation is cast, or right is granted, is cast, or granted, on both the owner and the disponent owner upon their respective areas of responsibility.

Those, Mr. Chairman, are the amendments proposed with respect to "owner." I would draw your attention to the fact that amendment No. 1.26, which is at the last page of that series of amendments, proposes the deletion of lines 10 to 15 at page 50. That might strike one awkwardly at first reading; why would we want to do that when it was said in the bill:

(2) For the purpose of subsection (1) and sections BII-13 to BII-70, "owner", in relation to a ship, does not include a person whose only interest in the ship is a right, for the time being, either by law or by contract, to the possession and use of the ship.

The reason is because with the new definition of "owner," since the definition would read "means any person or persons appearing as owner on the Register of the ship," this qualification no longer becomes necessary. The general definition of "owner" which would be found in section 3 of the bill would be quite sufficient for the purposes of division B of Book II. So, unless the drafters of the bill wanted to make distinctions throughout the bill in certain cases they were aiming at the actual owner to the exclusion of the registered owner, in other places they were aiming at the disponent owner to the exclusion of the actual owner, then the amendments should do the job.

The second series of amendments is a very simple point, to ensure that a ship not registered in Canada is a foreign ship even when it is owned by a Canadian. You will recall that

[Traduction]

la personne ayant, à l'époque considérée, la possession et l'usage du navire par l'effet de la loi ou d'un contrat; «propriétaire», relativement à un navire, désigne, sauf disposition contraire, toute personne inscrite comme propriétaire au Régistre du navire.

Puis, à la page 5, retrancher les lignes 30 à 34 et leur substituer ce qui suit:

«propriétaire-exploitant» désigne

J'ajoute que cet amendement ressemble énormément à celui qu'a proposé M. Mahoney pour préciser que c'est la personne inscrite au registre qui est le véritable propriétaire et qui est habilitée à en accuser réception et, également, à en céder la propriété.

En parcourant le projet de loi, chaque fois que je rencontrais le terme «propriétaire», je présumais que le projet de loi ne visait pas à exclure le propriétaire inscrit, ou le véritable propriétaire, sauf en deux endroits que j'ai mentionnés dans les notes explicatives, à la fin de cette série d'amendements, soit les articles BI-20 (1)a)(ii) et BII-35 à BII-70. En d'autres termes, tous les articles traitant du bureau d'enregistrement. Il est évident ici qu'on ne songe qu'au propriétaire inscrit ou véritable. Chaque autre amendement dit simplement qu'à la place du terme «propriétaire», on trouvera désormais «propriétaire ou propriétaire-exploitant»; il sera ainsi évident que, quels que soient l'obligation, ou le droit accordé, ils rejailliront à la fois sur le propriétaire et le propriétaire-exploitant, en fonction de leurs domaines respectifs de responsabilité.

Ce sont là, monsieur le président, les amendements que nous proposons en ce qui a trait au «propriétaire». Je désire attirer votre attention sur le fait que l'amendement n° 1.26, qui figure à la dernière page de cette série d'amendements, propose la suppression des lignes 13 à 19 de la page 50. Cela peut paraître étrange à première vue; pourquoi supprimer ce paragraphe formulé en ces termes:

(2) Aux fins du paragraphe (1) et des articles BII-13 à BII-70, le mot «propriétaire», en ce qui concerne un navire, ne comprend pas une personne dont le seul intérêt dans le navire consiste, à l'époque en cause, en un droit, résultant de la loi ou d'un contrat, à la possession et à l'usage de ce navire.

Nous faisons cette proposition étant donné que cette précision ne sera plus nécessaire avec la nouvelle définition du mot «propriétaire», laquelle sera ainsi libellée: «désigne toute personne figurant comme propriétaire sur le registre du navire». La définition générale du mot «propriétaire» qui figurerait à l'article 3 du projet de loi serait simplement suffisante aux fins de la section B du livre II. Ainsi, à moins que les rédacteurs n'aient voulu faire des distinctions tout au long du projet de loi, ils ont dans certains cas exclu le propriétaire inscrit en parlant du propriétaire véritable et à d'autres endroits, ils ont exclu le propriétaire véritable en parlant du propriétaire-exploitant: les amendements devraient donc être explicites.

La deuxième série d'amendements est très simple et vise à faire en sorte qu'un navire qui n'est pas immatriculé au Canada soit tenu pour un navire étranger même si son proprié-

[Text]

point I made. I simply suggest that the definition of "foreign ship" at page 3 be changed to read: "foreign ship means a ship not registered under the maritime code." So that if a Canadian owns a ship which is not registered in Canada it is a foreign ship and, therefore, cannot avail itself of the privileges afforded Canadian ships.

The third series of amendments is headed "To prevent confusion on the purpose of the definition given of 'ship under construction'." It was explained by Mr. Mahoney that these provisions are just meant to allow registration of ships under construction from the moment the contract is signed. Our reply to that is that it is, therefore, a provision of substantive law, not a definition, and should therefore be excluded from the definition section and inserted in its proper place as paragraph (2) of section BII-36, which provides for the registration of ships under construction. I have proposed in that subsection (2) of section BII-36 exactly the wording of the definition. That is the object of the third series of definitions.

The fourth series of definitions, "To avoid creating a new ranking"—there is a typographical error in the title—"of liens in cases of bankruptcy," that is the amendment which is proposed to the present section 52 of the Canada Shipping Act. I understand and I fully accept Mr. Mahoney's views that certain amendments have to be made to section 52 of the Canada Shipping Act to make that section workable in relation to the registry system which is proposed under the act, but I still believe that the last lines of the section, which are really the substantive provisions of that section 52, should remain undisturbed, because they have been the object of judicial precedents and there is a very delicate equilibrium there, and it should not be upset, so that the courts do not believe that the intent of the legislators was not only to make the section consonant with the changes in the Maritime Code Act, but also to change the ranking. So what I propose is to correct the last six lines of the section so that it says:

and the mortgage shall be preferred to any right, claim or interest therein of the other creditors of the bankrupt or any trustee or assignee on his behalf

I am not creating anything; I am merely using the words of the present Canada Shipping Act at the end of section 52 so as not to change anything substantively.

Under "To avoid abuse of the wide search and entry powers given to enforcement officers", you have a series of five amendments, and the first amendment, at page 29, merely wishes to introduce what is standard wording in any statute of that sort, and that is instead of saying "... has reasonable grounds for suspecting" it just says "... has reasonable and

[Traduction]

taire est un Canadien. Vous vous souviendrez de la question que j'ai soulevée. Je propose simplement que la définition de l'expression «navire étranger», à la page 4, soit modifiée pour se lire comme suit: «Navire étranger désigne un navire non immatriculé en vertu du Code maritime». De cette façon, si un Canadien est propriétaire d'un navire qui n'est pas immatriculé au Canada, il s'agit d'un navire étranger qui ne peut, par conséquent, bénéficier des privilèges accordés aux navires canadiens.

La troisième série d'amendements est présentée sous la rubrique suivante: «Pour éviter toute confusion relative à la définition de l'expression «navire en construction». M. Mahoney a expliqué que ces dispositions ne visaient qu'à permettre l'immatriculation des navires en construction, dès la signature du contrat. Il me semble qu'il s'agit donc, non d'une définition, mais d'une disposition de droits positif, qui, par conséquent, devrait être retirée de l'article portant sur les définitions pour être insérée à l'endroit approprié; on en ferait donc un paragraphe 2 de l'article BII-36, qui prévoit l'immatriculation des navires en construction. J'ai proposé que le texte de ce paragraphe 2 de l'article BII-36 corresponde exactement au libellé de cette définition. Voilà donc l'objet de la troisième série de définitions.

La quatrième série de définitions, «Comment éviter de modifier, dans les cas de faillites, le rang des charges»—il y a une erreur typographique dans le titre anglais—constitue un amendement à l'actuel article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Je comprends, et j'accepte sans réserve, l'opinion de M. Mahoney selon laquelle certains amendements doivent être apportés à l'article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada afin d'adapter cet article au système d'immatriculation proposé dans le projet de loi; toutefois, je persiste à croire que les dernières lignes de l'article 52, lesquelles, en réalité, véhiculent les dispositions les plus importantes, devraient demeurer intactes, parce qu'elles ont donné lieu à des précédents judiciaires et que l'équilibre très précaire ainsi établi ne devrait pas être bouleversé, afin que les tribunaux ne croient pas que le législateur avait, outre l'intention d'adapter cet article en fonction des modifications apportées au Code maritime, le désir de modifier le rang. Je propose donc que les six dernières lignes de l'article soient reformulées en ces termes:

... et l'hypothèque doit être préférée à tout droit, à toute réclamation ou à tout intérêt que peuvent avoir dans cette hypothèque les autres créanciers de la faillite, ou un administrateur fiduciaire ou un cessionnaire agissant au nom de ces autres créanciers.

Je n'invente rien, j'utilise simplement un passage de l'actuelle Loi sur la marine marchande du Canada, à la fin de l'article 52, de façon à ne rien modifier substantiellement.

Sous le titre: «Comment éviter que les agents d'exécution de la loi n'abusent des importants pouvoirs de perquisition qui leur sont dévolus», nous avons proposé une série de cinq amendements dont le premier, à la page 29, vise simplement à l'utilisation de la formulation que l'on retrouve habituellement dans toute loi de cette nature de sorte qu'au lieu de dire «...

[Text]

probable grounds to believe". So the 5.01 amendment has that effect.

The second change, as at page 28—I am sorry, there was an inversion of changes there—is a change to section BI-15(1) because if they wish to have such a variety of enforcement officers, it is proposed that these enforcement officers be provided with certificates of designation as is presently provided under the Canada Shipping Act. So the first amendment is to make the present text of BI-15 into BI-15(1) and then at page 29 you add a new subsection which says:

An enforcement officer shall be furnished with a Certificate of Designation and before exercising the powers conferred by this Code, shall produce the Certificate on request to any person in authority who is affected thereby.

Then the amendment will provide for a measure of control over the people who would have to exercise these powers.

The sixth series of amendments, "to protect the rights of possible innocent persons in detention cases"—I pause here to say that with respect to detention and forfeiture, I have limited my suggested amendments to a minimum because of an amendment that Mr. Barry will propose, and I am just dealing with issues which I feel will still require dealing with when Mr. Barry gets down to his amendments. So the purpose of this amendment 6.01, at page 30, line 40, is an amendment to section BI-19 and is to provide for the right of a person who receives such a detention order or who is the victim, if I may use that expression, of such a detention order and who cannot agree with the minister as to what the amount of bail should be, that he has the right to go to the admiralty court to have the bail fixed on, what is the practice of the courts, on the minister's best arguable case. You will find that section BI-19(4) presently says that you can obtain release if you provide security for the maximum fine or for such lesser amount as the minister may approve, and we believe that there should be a subsection (3) saying: "... in such amount as may be determined by the Admiralty Court." These cases provide for offences, and in as much as the gravity of the offence will certainly be in issue when you decide what should be the proper security to be given.

Then I come to the very difficult problem of "Inconsistencies between arrest provisions in the code and in the Federal Court Act," and section BI-20. I will confess that at the time of drafting this change I was not aware of what Mr. Mahoney would be proposing to section BI-20, and I had therefore not received an answer to a question which I had asked when I appeared last time. In view of the fact that section BI-20 did not correspond to section 43 of the Federal Court Act, I wanted to know and I asked the question—which one was to govern the other. The section in the Federal Court Act seemed wider than that of the code, and in order to make both sections exactly the same, or at least to make them workable together, we needed to know if certain subparagraphs listed in section 22 of the Federal Court Act—or which had not been listed—had

[Traduction]

des motifs raisonnables de soupçonner», nous dirons simplement «... a des motifs raisonnables et probables de croire». Voilà donc la portée de l'amendement 5.01.

La deuxième modification, à la page 28—je suis désolé de cette inversion—porte sur le paragraphe BI-15(1), car si l'on entend disposer d'une telle diversité d'agents d'exécution de la loi, nous proposons que ceux-ci soient munis de certificats de désignation, conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada. Donc, le premier amendement consiste à faire du texte actuel de l'article BI-15 le paragraphe BI-15(1), puis d'ajouter à la page 29 un nouveau paragraphe qui serait ainsi formulé:

Un agent sera muni d'un Certificat de sa Désignation qu'il devra exhiber sur demande avant d'exercer les pouvoirs conférés par ce Code, à toute personne responsable qui est concernée.

Cet amendement permettra donc d'exercer un certain contrôle sur les personnes qui seraient investies de ces pouvoirs.

La sixième série d'amendements a pour titre «comment protéger, dans le cas de rétention, les personnes peut-être inculpées à tort»,—j'ouvre ici une parenthèse pour dire qu'en ce qui a trait à la rétention et à la confiscation, j'ai réduit au minimum ma proposition d'amendement étant donné que M. Barry proposera également un amendement et que je suis en train de traiter de questions qui, je crois, devront de nouveau être abordées lorsque M. Barry expliquera le sens d'amendements qu'il propose. Donc, l'amendement 6.01 à la ligne 40 de la page 30, vise à modifier l'article BI-09 et à conférer à une personne qui reçoit une telle ordonnance de rétention ou qui est victime, si vous me permettez cette expression, d'une telle ordonnance de rétention, et qui n'est pas d'accord avec le ministre quant au montant de la caution exigée, le droit de s'adresser à la Cour d'Admirauté qui déterminera le montant de la caution, ce que, dans la pratique judiciaire actuelle, il appartient au ministre de décider. Vous constaterez que le paragraphe BI-19(4) stipule actuellement qu'il est possible d'obtenir congé en remettant une garantie du versement de l'amende maximale ou d'un montant inférieur approuvé par le ministre, et nous croyons qu'il devrait y avoir un paragraphe (3) qui préciserait: «... d'un montant fixé par la Cour d'Admirauté». Les infractions ayant été définies, la gravité entre sûrement en ligne de compte au moment de déterminer le montant de la garantie qui devrait être exigée.

J'aborde maintenant le problème très délicat des «contradictions entre le Code et la Loi sur la Cour fédérale en ce qui a trait aux dispositions relatives aux saisies» et l'article BI-20. J'avoue qu'au moment de rédiger cet amendement, je ne savais pas ce que M. Mahoney proposerait dans le cas de l'article BI-20, et je n'avais donc pas reçu de réponse à une question que j'avais posée lors de ma dernière comparution. Étant donné que l'article BI-20 ne correspondait pas à l'article 43 de la Loi sur la Cour fédérale, j'ai demandé laquelle des deux lois aurait préséance. L'article en question dans la Loi sur la Cour fédérale semblait avoir plus de portée que celui du Code, et, afin de rendre les deux articles exactement semblables, ou au moins de les rendre conciliables, nous avions besoin de savoir si certains éléments de l'article 22 de la Loi sur la Cour fédérale

[Text]

been omitted voluntarily or as a result of an error. It now appears there was an error and before knowing about this, I had proposed three possible alternatives. Alternative A, you will readily realize, is outright deletion from the Maritime Code Act of the civil arrest provisions, much in the line of what has always been the expressed wish of the Admiralty Bar. But also, however, substituting to the present section BI-20 a section BI-20 which my friend Mr. Barry will be talking to later on withholding of clearance in cases of civil arrests. Alternative B took it for granted that the section which was the right section was section 43. In other words, if you had to make section BI-20 agree with section 43(3). With the greatest of respect for Mr. Mahoney, the amendment he proposed this morning is inadequate in the sense that he has failed to list other subparagraphs of section 22(2) to which section 43(3) of the Federal Court Act refers. If the minister disagrees with the present state of affairs in section 43(3), my humble submission is not only to make the correction to section BI-20 as we had this morning, but to make a consequential amendment to section 43(3) of the Federal Court Act which his proposed amendment of this morning fails to do. So until such time as the ministry makes up its mind as to whether or not section 43(3) should be amended, it is my humble submission that you should adopt Alternative (B) as the best compromise short of outright deletion of those sections. You should disregard the Alternative (C) I have proposed, which was on the assumption that section 43(3) would be changed outright.

I pointed out in the explanatory notes that short of deletion, the other alternatives can still create difficulty, because *inter alia* the code refers to an "owner" with a very specific meaning, whereas the Federal Court Act speaks of a "beneficial owner". How we are going to make those two things work, I do not know; but my friend, Mr. Barry, will have something to say on that, and I will say at the outset that I agree with what he says and the amendment that he will propose on that section.

Honourable senators will note that from the previous amendment that I proposed concerning the definition of "owner" and "disponent owner", lines 1 to 6 at the top of page 32 become unnecessary. As I say, I will let Mr. Barry deal with that subject in more detail.

In seizure and forfeiture cases—amendment number eight—to clarify the jurisdiction of the Admiralty Court versus the courts which will deal with the offences and to protect the rights of innocent defendants, the first proposal is to provide for some form of notification to be given to the persons affected by a decision to seize a vessel, which is the first step in the obtaining of a forfeiture against the vessel. It is a very serious step indeed.

[Traduction]

le—ou certains éléments qui n'y figuraient pas—avaient été omis volontairement ou par erreur. Il semble bien maintenant qu'il se soit agi d'une erreur, et, avant de savoir ce qu'il en était, j'avais proposé trois solutions possibles. La première possibilité, vous allez comprendre facilement, était de supprimer purement et simplement du Code maritime les dispositions relatives aux saisies civiles, conformément à ce que la Cour d'Amirauté a toujours souhaité. Toutefois, il aurait fallu également remplacer l'actuel article BI-20 par un nouvel article BI-20 dont vous parlerez plus tard mon ami M. Barry à propos du refus de congé dans les cas de saisies civiles. Dans le cas de la deuxième possibilité, nous avons tenu pour acquis que l'article le plus valable était l'article 43. En d'autres termes, il s'agirait d'adapter l'article BI-20 au paragraphe 43(3). Sauf tout le respect que je dois à M. Mahoney, l'amendement qu'il a proposé ce matin n'est pas valable du fait qu'il a omis d'inclure les autres alinéas du paragraphe 22(2) mentionnés au paragraphe 43(3) de la Loi sur la Cour fédérale. À mon humble avis, si le ministre n'est pas satisfait du contenu actuel du paragraphe 43(3), nous devons non simplement effectuer les corrections à l'article BI-20, comme nous l'avons fait ce matin, mais également modifier en conséquence le paragraphe 43(3) de la Loi sur la Cour fédérale, ce que l'amendement qu'il a proposé ce matin ne fait pas. Par conséquent, tant que le ministre ne se sera pas fait une idée sur l'opportunité d'amender le paragraphe 43(3), je propose humblement qu'on opte pour la troisième possibilité, laquelle représente le meilleur compromis, à part la suppression pure et simple de cet article. On peut mettre de côté la troisième possibilité que j'ai proposée, laquelle était fondée sur la présomption que le paragraphe 43(3) serait entièrement modifié.

J'ai signalé dans mes remarques explicatives qu'à part la suppression pure et simple, toutes les autres possibilités seront toujours susceptibles d'occasionner des problèmes car, entre autres lacunes, le Code donne une signification très précise au mot «propriétaire» alors que la Loi sur la Cour fédérale parle de «propriétaire en equity». Comment pourrions-nous concilier ces deux choses? Je n'en sais rien. Toutefois, mon ami, M. Barry, aura quelque chose à dire à ce sujet, et je puis vous assurer dès maintenant que je serai d'accord avec ce qu'il dira et avec ce qu'il proposera comme amendement à cet article.

Honorables sénateurs, vous remarquerez qu'étant donné l'amendement que j'ai déjà proposé en rapport avec les définitions des mots «propriétaire» et de l'expression «propriétaire-exploitant», les lignes 1 à 6, en haut de la page 32 deviennent inutiles. Comme je vous l'ai dit, je vais laisser M. Barry traiter de cette question plus en détail.

Dans les cas de mise sous séquestre et de confiscation—amendement numéro huit—afin de clarifier la compétence de la Cour d'Amirauté par rapport aux autres tribunaux qui auront à juger des infractions, et afin de protéger les droits des défendeurs innocents, la première proposition stipule qu'un avis d'une certaine nature devra être signifié aux personnes visées par une décision de mise sous séquestre d'un navire, ce qui constitue la première étape en vue de la confiscation d'un navire. En réalité, c'est une étape très importante.

[Text]

We therefore propose to add a paragraph (2) and then renumber the other paragraphs in consequence in section BI-21 to provide the following:

(2) A seizure is made by serving upon the ship, the ship and cargo or the cargo, the person in charge thereof and the person empowered to give a clearance in respect thereof, a notice of seizure describing the offence alleged to have been committed and the grounds upon which it is believed that such offence has been committed, which Notice of Seizure shall also be filed in the Admiralty Court within ten (10) days of the serving thereof.

Further on in those sections you will see that third parties have rights to assert against these forfeiture proceedings. We did complain at the first hearings that there was no place where anyone could look for a seizure. You also know that a seizure can be effected before official proceedings are launched in the proper courts. So someone who wishes to assert a right is very much in the dark as to what is happening and why it is happening, and how serious are the charges.

The point there is that as soon as a seizure is ordered or effected, some form of notification be given which would give enough information to the persons affected to govern themselves accordingly.

We would then suggest an amendment, at page 33, lines 19 to 33, which speaks of jurisdiction. Mr. Mahoney proposed this morning, and we have reference to that in the explanatory note three at the end of the amendments series eight. Under an amendment titled SCHEDULE III, Subclause BI-22(3) at page 34, he proposed an amendment taking out the word "conviction." He said this would clear the air with regard to the jurisdiction of the Federal Court or the Admiralty Court over the offence. It may do that, but it creates another problem. It makes subparagraphs (a) and (b)—it says (1) and (2), but it should be (a) and (b)—redundant. If you read them closely, you will find that condemnations which can bring about forfeiture from competent courts is dealt with completely in subparagraph (b) of paragraph (1) of BI-22. So there is no longer any need for subparagraph (a). The purpose of the amendment proposed as 8.03 is to delete purely and simply subparagraph (a) of BI-22(1) and then go on with (b) and (c) which would become (a) and (b).

As said in the explanatory note, it is presumed that the intent of the bill is that the jurisdiction over the offence itself is not conferred upon the Admiralty Court. A notice of seizure is essential so that any interested person knows what is alleged against him. The third note is the one I read concerning the redundancy of subparagraphs (a) and (b) of BI-22(1).

Concerning 9, with reference to making the master guilty of an offence for failure to report a violation committed by another person, and making him indictable or subject to an indictable offence, it requires a very simple amendment. It is

[Traduction]

C'est pourquoi nous proposons qu'on ajoute, à l'article BI-21, un nouveau paragraphe (2), et qu'on numérote de nouveau, en conséquence, les paragraphes. Le paragraphe 2 se lirait comme suit:

«(2) La mise sous séquestre est effectuée en signifiant au navire, au navire et à la cargaison ou à la cargaison, et à la personne qui a le pouvoir de leur donner congé un avis de mise sous séquestre énonçant l'infraction prétextuellement commise et les motifs de la croyance de la commission de l'infraction, cet avis devant être déposé à la Cour d'Amirauté dans les dix (10) jours de sa signification.

Plus loin dans ces articles, vous constaterez que les tierces parties ont le droit de se défendre lors de telles procédures de confiscation. Lors des premières auditions, nous nous sommes plaints de l'absence de dispositions quant à la mise sous séquestre. D'ailleurs, vous savez sans doute qu'une mise sous séquestre peut être effectuée avant même que les procédures officielles ne soient entreprises par les tribunaux compétents. Par conséquent, celui qui désire faire valoir un droit est très peu éclairé sur ce qui lui arrive, sur les motifs de ce qu'il lui arrive, et sur la gravité des accusations portées contre lui.

C'est pourquoi que dès qu'une mise sous séquestre est ordonnée ou effectuée, un avis contenant suffisamment de renseignements devrait être remis aux personnes visées, pour la gouverne de celles-ci.

Nous proposons donc un amendement, à la page 33, lignes 20 à 36, où il est question des compétences. C'est ce que M. Mahoney a proposé ce matin et nous en trouvons référence dans la note explicative n° 3 à la fin de la série de modifications n° 8. Dans une modification intitulée Annexe III, paragraphe BI-22(4) page 34, il propose une modification qui consisterait à supprimer l'expression «déclaration de culpabilité». Ce faisant, à son avis cela préciserait la compétence de la Cour fédérale ou de la Cour d'amirauté en ce qui concerne le délit. C'est peut-être vrai, mais par contre il se pose alors un autre problème. En effet les alinéas a) et b), il est question de (1) et (2), mais c'est bel et bien a) et b), font double emploi. Une lecture attentive de ces alinéas permet de constater que les condamnations qui peuvent entraîner la confiscation du navire par les tribunaux compétents est prise en charge complètement à l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article BI-22. Ainsi, l'alinéa a) n'a plus lieu d'être. L'objet du projet de modification tel que précisé au 8.03 est purement et simplement de supprimer l'alinéa a) de l'article BI-22(1) pour passer directement aux alinéas b) et c) qui deviendraient a) et b).

Comme cela est expliqué dans la note explicative, on assume que l'intention du projet de loi consiste à ne pas habilitier la Cour d'amirauté en ce qui concerne le délit en cause. L'avis de confiscation est un document essentiel pour que l'intéressé sache exactement ce qui lui est reproché. La troisième note est celle dont j'ai fait lecture et qui porte sur le double emploi des alinéas a) et b) de l'article BI-22(1).

En ce qui concerne l'article 9 portant sur la culpabilité du capitaine relativement à un délit causé par l'omission de faire rapport d'une infraction commise par une autre personne, ce qui le rend coupable d'une infraction criminelle ou susceptible

[Text]

the deletion of the various sections concerned. There are three sections concerned, one of which is found at page 38. The sections are BI-27, BI-28, and also later on at page 41, section BI-34. All we are saying is that they should be deleted. Those types of crimes have been withdrawn from our criminal law since 1952 or thereabouts.

The tenth point raised is the point that was raised at the outset of my testimony concerning accessories to offences. Here again the Criminal Code has provisions. It is therefore suggested that paragraph (2) of BI-29 be deleted outright and we should rely upon the provisions of the Criminal Code concerning accessories to offences which apply to this by virtue of the Interpretation Act. So that is the purpose of the amendments under 10.

Under 11, the purpose of the amendment is to prevent conviction on statements of absentee witnesses. Certain changes were proposed by Mr. Mahoney, but substantively the section remains, and in view of the fact that we are dealing with criminal offences, it should not be permitted to obtain conviction or even to have, as evidence, the evidence of people who are absent and cannot be cross examined. If the Crown wishes to make them available, or does not wish them to leave Canada before their testimony is properly recorded, our submission is that there is ample provision in our criminal procedure laws, as well as the laws of the inferior courts dealing with penal jurisdiction, to provide the Crown with the mechanism adequate for this purpose. So I am proposing outright deletion of the section dealing therewith, in other words section BI-39 in total.

We then come to an apparently complicated issue of the port of registry. To ensure that each Canadian ship can have a port of registry, I would like to submit for your attention the following amendments. There are basically six amendments in total—12, because of the French version, but they are rather simple. First, I would like to point out that as the bill presently stands, even with the amendment proposed by Mr. Mahoney, the statutory basis for creating local ports of registry is totally absent from the act. On the contrary, the minister has been specifically authorized by the statute to create one office. That is the central office in Ottawa. No matter how the thing is done, unless you give the statutory power to create local registries and you make them the ports of registry, you will always end up with a system where the actual registration, the final registration, will be done in Ottawa, and you will be totally dependent on some regulatory delegations or some consent being given in official or unofficial form, and no serious lawyer will ever be able to give a definite opinion as to the security that is represented by a mortgage, for instance, without having a search which will be done centrally, and also wherever the document is susceptible of being recorded or filed. So what we are basically proposing at page 53 is to modify subsection (2) of BII-21 which presently provides only that:

[Traduction]

d'être condamné pour une telle infraction, il s'agirait d'adopter une modification très simple. Ainsi il faudrait simplement supprimer les différents articles en cause. Il y en a 3 dont un à la page 38. Les articles BI-27, BI-28 et ensuite à la page 41 l'article BI-34. Tout ce que nous disons, c'est que ces articles devraient être retirés. Ce type d'infraction a été éliminé de notre droit criminel depuis 1952 approximativement.

La 10^e question soulevée porte sur le point dont j'ai fait état au début de mon témoignage et concerne la complexité relative à des infractions. Ici encore, le Code criminel prévoit certaines dispositions à cet effet. Nous suggérons conséquemment que le paragraphe (2) de l'article BI-29 soit supprimé complètement et que nous nous en remettions aux dispositions du Code criminel portant sur la complicité qui s'applique en vertu de la Loi d'Interprétation. C'est donc précisément l'objet des modifications au point n° 10.

Au point n°11, l'objet de la modification est de prévenir toute condamnation fondée sur des déclarations qui auraient pu être faites par des témoins absents. Certaines modifications ont été proposées par M. Mahoney, mais en gros l'article reste inchangé et comme nous parlons d'infractions criminelles, on ne devrait pas tolérer qu'un verdict de condamnation soit fondé sur le témoignage de personnes absentes, par plus d'ailleurs que l'on devrait accepter en tant que preuve le témoignage de telles personnes qui ne peuvent pas faire l'objet d'un contre-interrogatoire. Si la Couronne désire qu'elles soient disponibles ou qu'elles ne quittent pas le Canada avant d'avoir témoigné et que leur témoignage soit consigné, nous pensons que le Code de procédures criminelles ainsi d'ailleurs que les lois des tribunaux de juridiction pénale comportent suffisamment de dispositions pour les y contraindre. Je propose donc la suppression pure et simple de l'article BI-39.

Nous en arrivons maintenant à la question apparemment compliquée du port d'enregistrement. Pour garantir que chaque navire canadien dispose d'un port d'enregistrement, je voudrais proposer à votre bonne attention les modifications suivantes. Il y en a six en tout (12 à cause de la version française) qui sont passablement simples. En premier lieu, je voudrais faire remarquer que dans sa forme actuelle, même compte tenu des modifications proposées par M. Mahoney, le projet de loi ne contient aucune disposition légale prévoyant la création de ports d'enregistrement. Par contre, le ministre est spécifiquement autorisé par la loi à établir un bureau. Il s'agit du bureau central à Ottawa. Peu importe comment cela se fait, à moins que vous ne donniez le pouvoir juridique d'établir des bureaux d'enregistrement régionaux et que vous en fassiez des ports d'enregistrement; en fin de compte, vous disposerez toujours d'un système où l'enregistrement véritable soit l'enregistrement final sera fait à Ottawa et vous serez toujours complètement dépendant d'une délégation de pouvoirs ou d'un consentement officiel ou officieux, et dans ces circonstances aucun avocat digne de ce nom ne pourra jamais être en mesure de donner un avis précis quant au type de sécurité que représente une hypothèque, par exemple, sans qu'une enquête ne soit ouverte par le bureau central ainsi que là où le document est susceptible d'avoir été enregistré ou déposé. Ainsi, fondamentalement, nous proposons à la page 53 de

[Text]

(2) Such deputy registrars and other officers and employees as are necessary for the proper conduct of the office of the Registrar shall be appointed in the manner authorized by law.

The emphasis is mine, of course, "the office of the Registrar." It is clear that the statutory basis for the appointment of deputy registrars simply relates to one office. That one office is the office created pursuant to section BII-24 at page 54 of the bill. If the intention is to decentralize, it would be required to change subsection (2) of BII-21 to read:

(2) There shall be appointed in the manner authorized by law such deputy registrars and other officers and employees as are necessary for the proper conduct of the office of the Registrar and of the registry offices in the ports approved by Regulation for the registry of ships.

Then it is clear that deputy registrars can be appointed for ports of registry, and the ports of registry are given a statutory legal basis.

In order to cover the transitional period, which we will be changing from one system to the other, there are presently records that exist, there are ports of registry that exist, and it can be presumed that everyone will not be appointed on the same day across Canada, and we also propose to add a subsection (3) which is more or less a reproduction of a section of the present Canada Shipping Act, with a minor change. This is amendment 12.03 which would read:

(3) The Chief Officer of customs at any port in Canada approved for the registry of ships shall be a Deputy-Registrar unless a Deputy-Registrar has been appointed pursuant to paragraph (2).

The difference between the Canada Shipping Act section and this one is the addition of the words "unless a Deputy-Registrar has been appointed pursuant to paragraph (2)." If there is a problem between the Department of National Revenue and the Department of Transport as to who should run the local registry offices, then they can sort it out between themselves and if the Minister of Transport wants a registry in Port A and the chief collector of customs is so busy preventing contraband that he cannot deal with it, then the minister can appoint his own official, who shall be the registrar in that port. But if somewhere else, in a remote harbour, the collector of customs does not have anything to do and can adequately act as registrar, then he shall carry on as before.

The next amendment, dealing again with page 53, this time deals with section BII-23, in order to make it into two subsections. Mr. Mahoney proposed the other day to delegate powers and duties. He came back to that this morning. I now understand he is once again proposing the delegation of powers and duties. Irrespective of that, I think in order to prevent any

[Traduction]

modifier le paragraphe (2) de l'article BII-21 qui, à l'heure actuelle, se présente comme suit:

(2) Les sous-conservateurs et autres fonctionnaires et employés nécessaires au bon fonctionnement du bureau d'enregistrement doivent être nommés de la façon qu'autorise la loi.

J'insiste bien entendu sur l'expression «le bureau d'enregistrement». Il est clair que le fondement juridique de la nomination des sous-conservateurs ne vaut que pour un bureau bien défini. Ce bureau est celui qui est créé en vertu de l'article BII-24, à la page 54 du projet de loi. Si la loi a pour objet de décentraliser, il conviendrait de modifier le paragraphe (2) de l'article BII-21 et de dire:

(2) On désignera de la façon qu'autorise la loi les sous-conservateurs et autres fonctionnaires et employés nécessaires au bon fonctionnement du bureau du conservateur et de tout bureau du sous-conservateur situé dans un port approuvé par règlement pour l'immatriculation des navires.

De cette façon, il serait clair que des sous-conservateurs pourraient être nommés à des ports d'enregistrement et que ces derniers bénéficieraient d'un fondement juridique.

Pour assurer la période de transition entre les deux systèmes, on sait à l'heure actuelle que des registres existent et qu'il y a des ports d'enregistrement, on peut présumer que les personnes qui y seront nommées ne le seront pas toutes le même jour partout au Canada, conséquemment nous proposons également d'ajouter un paragraphe (3) qui reprendrait plus ou moins un article de la Loi sur la Marine marchande du Canada en lui apportant une légère modification. Cette modification 12.03 se présenterait de la façon suivante:

(3) Le préposé en chef des douanes de tout port approuvé par règlement pour l'immatriculation des navires, est un sous-conservateur à moins qu'un sous-conservateur n'ait été désigné en vertu du paragraphe (2).

La différence qui existe entre cet article et celui figurant dans la Loi sur la Marine marchande du Canada porte sur l'addition des mots «à moins qu'un sous-conservateur n'ait été nommé à cet effet en vertu du paragraphe (2)». Ainsi, si un problème survient entre le ministère du Revenu national et le ministère des Transports sur la question de savoir qui doit gérer les bureaux d'enregistrement régionaux, ce sera à ces deux ministères de s'arranger, et si le ministre des Transports souhaite l'implantation d'un bureau d'enregistrement dans le port A et que le percepteur des douanes a tant à faire pour empêcher les activités de contrebande qu'il ne peut s'en occuper, le ministre pourra alors nommer son propre représentant qui agira dans ce port en tant que conservateur. Mais si ailleurs, dans un port éloigné, le percepteur des douanes n'a rien à faire et peut remplir les fonctions de conservateur, il pourra le faire comme avant.

La modification suivante se rapporte de nouveau à la page 53 et porte cette fois sur l'article BII-23, que l'on voudrait subdiviser en deux paragraphes. Monsieur Mahoney a déjà proposé une délégation de fonctions et d'attributions. Il y est revenu ce matin. Je me rends compte maintenant qu'il propose à nouveau cette délégation d'attributions et de fonctions. En

[Text]

misunderstanding on the part of people using the system, especially lawyers having to give opinion as to security of title, there should be a subsection reading:

(2) Notwithstanding paragraph (1), a Deputy-Registrar in a port of registry shall have such duties and powers of the Registrar as are necessary for the receipt and recording of any document required or authorized to be filed in respect of a ship pursuant to this Book.

Whether the delegation has been affected by delegation or not, if the deputy registrar is exercising a power in registering a title that is presumed by law he has the power to do, no one will be able to say that it is *ultra vires*, that we should have checked his delegation of power, et cetera.¹ He clearly has the necessary power to do that. Whether if he can be open to disciplinary action internally if he is not acting properly, we should not be concerned with.

At page 54 we go further to say that there should be a new section BII-25 inserted after section BII-24 to make it clear where documents are to be recorded with respect to each particular ship. More or less subsection (1) proposed of the new section BII-25 is a redraft of what presently exists in the Canada Shipping Act, and I have to add a subsection (2) because of central registry to avoid any misunderstanding. The next would be in BII-25 (1):

(1) The port at which a ship is registered for the time being shall be deemed its port of registry and the port to which it belongs

There should be a period after "belongs". Subparagraph (2) should be:

(2) Any document or declaration that is required or authorized to be filed in respect of a ship for the purpose of this Book shall be filed with the Deputy-Registrar at the ship's port of registry unless the Registrar consents in writing to the production thereof at any other office

You will realize by reading this subsection (2) that I have tried to reconcile the purposes that we are trying to achieve and those that were proposed by Mr. Mahoney this morning when he proposed his amendment entitled "Schedule III, clause BII-27 at page 54." In my humble submission, it is a lot tidier this way and it does not give way to any misinterpretation.

You would have to add an additional amendment which you will find after the explanatory notes concerning the search of title. It does not make sense that you should have to search title at Ottawa. You should be able to search title at the port of registry or in Ottawa. If you choose to search at the port of registry of the ship, which is standard practice anywhere in the world, then at least the functionary or officer in charge of the registry should by law be authorized to respond to your request and give you a certificate which has some value in law, so the proposal is to extend to the deputy registrar the provisions of section BII-33 at page 57 of the bill entitled "Searches and Fees." That requires two small amendments. One is at line 27, where it speaks of "business hours of the registry." Now it should be "business hours of a registry, inspect records . . ." It

[Traduction]

dépôt de cela, afin de prévenir tout malentendu de la part des usagers du système et spécialement aux avocats qui auront à se prononcer sur les questions de sécurité de titre, il conviendrait de prévoir un paragraphe qui se présenterait comme suit:

Nonobstant le paragraphe (2), les sous-conservateurs d'un port d'immatriculation exercent les fonctions et possèdent les pouvoirs du Conservateur nécessaires pour recevoir et enregistrer tout document dont le présent Livre autorise ou requiert le dépôt en regard d'un navire.»

Que cette attribution des pouvoirs ait été ou non, faite par délégation, si, en immatriculant un titre, le sous-conservateur exerce un pouvoir présumé par la loi, il y est habilité, et personne ne pourra dire qu'il *dépasse ses pouvoirs* et que nous aurions dû vérifier les pouvoirs qui lui avaient été délégué, etc. Il y serait donc parfaitement habilité. Savoir si, au cas où il commet une erreur, il peut faire l'objet de mesures disciplinaires d'un point de vue interne, ne doit pas nous inquiéter.

A la page 54, nous allons plus loin et nous disons qu'il y aurait besoin d'un nouvel article BII-25, à la suite de l'article BII-24, pour préciser les cas où les documents doivent être déposés en ce qui concerne chaque navire en particulier. De plus, le paragraphe 1 du nouvel article BII-25 est une recomposition d'un article qui figure déjà dans la Loi sur la Marine marchande du Canada auquel il conviendrait d'ajouter un paragraphe II pour éviter au bureau central d'enregistrement tout malentendu. L'énoncé de l'article BII-25 (1) devrait se présenter comme suit:

(1) Le port où un navire est pour lors immatriculé est censé être son port d'immatriculation et son port d'attache.

Il conviendrait de mettre un point après «port d'attache». L'alinéa 2 devrait se présenter comme suit:

(2) Tout document et toute déclaration dont le dépôt est requis ou autorisé aux fins du présent livre, doit être déposé auprès du sous-conservateur du port d'immatriculation du navire à moins que le Conservateur ne consente pas écrit à ce qu'il le soit à un autre bureau.

En lisant ce paragraphe 2, vous vous rendez compte que j'ai essayé de réconcilier des objectifs que nous cherchons à atteindre et ceux qui ont été proposés ce matin par M. Mahoney, dans sa modification intitulée «Annexe III, article BII-27 page 54». A mon humble avis, c'est bien plus clair ainsi et ne donne lieu à aucun malentendu.

Il vous faudrait ajouter une modification supplémentaire, qui se trouve après les notes d'explication portant sur la recherche du titre. Il est ridicule d'être obligé de rechercher à Ottawa le titre de propriété d'un navire. Il devrait être possible d'effectuer cette recherche au port d'enregistrement ou à Ottawa. Si vous décidez de la faire au port d'enregistrement du navire, ce qui se fait en règle générale partout dans le monde, il faudrait alors que la loi autorise le fonctionnaire ou l'agent responsable du bureau d'enregistrement à donner suite à votre demande et à vous délivrer un certificat valable aux yeux de la loi; nous proposons donc d'étendre aux sous-conservateurs les dispositions de l'article BII-33, à la page 57 du projet de loi intitulées «recherches extraits et transcriptions». Mais il faut d'abord apporter deux modifications peu impor-

[Text]

should be "inspect the records." I would pray you make the correction. It is a clerical error in my text. It should be:

ness hours of a registry, inspect the records

to be perfect. Then delete line 30 and replace by the following:

as the Deputy-Registrar shall, on request and on payment of

There is a typographical error there. It should be:

or the Deputy-Registrar shall, on request and on payment of

So that in actual fact the statutory function or duty, no matter what you may call it, to respond to a request for information in the field of search, will not only be vested in the registrar, but also in the deputy registrar of a port, and he will be empowered to give proper transcripts of registry.

The only part that I have not proposed to change is paragraph (c) which reads:

(c) a partial or full transcript, certified by the Registrar, consisting of copies of any or all documents recorded in respect of a Canadian ship or ship under construction identified in the request.

It can be done either way. It could also be amended, consequentially, to add the words, "or deputy registrar" at line 43, but it is not very important so long as the other things are there.

That would do the trick. You would have your central office and you would have your local offices. You would have the records in Ottawa and locally. You could look in either place. You would have the supervision of the registrar over the deputy registrars. It would seem to me to be the compromise for which we are looking. If you choose to withdraw from the present code all the provisions relating to the central registry, I would caution you, because not only would you have to scratch Book II in its entirety, but go into the first part of the bill and scratch most, if not all, of section 4(5), which purports to amend temporarily the Canada Shipping Act provisions relating to mortgages so as to make the mortgage provisions of the Canada Shipping Act workable with the new system. However, if you decide to delay the adoption of the new system, we pray that you leave us with the present state of affairs with respect to mortgages under the Canada Shipping Act, or we will be in deep trouble.

The last amendment is with respect to the famous conflict of jurisdiction, possibly, between the Federal Court and the other courts in superior and federal jurisdictions in the country, section BII-61, at page 71 of the bill. The amendment proposes merely to put a full stop after the word "therein" at line 17. The effect of that is to make that section, at least in my

[Traduction]

tantes. L'une se trouve à la ligne 27 où il est question des «heures normales d'ouverture du». Il faudrait lire «pendant les heures normales d'ouverture de bureau». Il faudrait lire en anglais «inspect the records.» Je vous prie de bien vouloir corriger. Il s'agit d'une erreur d'impression dans mon texte et il faudrait lire:

Pendant les heures normales d'ouverture de bureau d'enregistrement, examiner les dossiers . . .

Pour être exact. Remplacer également la ligne 33 par ce qui suit:

«Conservateur ou le sous-conservateur doit, sur demande et sur»

Une erreur typographique s'est glissée dans le texte anglais. Il faudrait lire:

or the Deputy-registrar shall, on request and on payment of.

Ainsi, en réalité les attributions ou fonctions, selon la loi, peu importe le nom que vous leur donnerez, consistant à donner suite à une demande de renseignement en ce qui concerne la recherche ne sera plus limitée au conservateur mais également au sous-conservateur d'un port lequel sera habilité à remettre des extraits d'enregistrement.

La seule partie pour laquelle je n'ai proposé aucune modification est l'alinéa c) que voici:

c) Une transcription partielle ou intégrale, certifiée conforme par le conservateur, consistant en des copies de l'un quelconque des documents enregistrés ou de tout ceux-ci, relativement à un navire canadien ou à un navire en construction identifié dans la demande.

On peut le modifier de cette façon ou de l'autre. On pourrait également modifier l'alinéa en ajoutant l'expression «ou le sous-conservateur» à la ligne 47, mais cette modification n'est pas importante tant que le reste est inchangé.

Cela résoudrait le problème. Il y aurait un bureau central et des bureaux locaux, les registres seraient tenus à Ottawa et dans d'autres localités. On pourrait les consulter partout. Le conservateur serait responsable des sous-conservateurs. À mon avis, cela résoudrait le problème. Si vous voulez supprimer du Code actuel toutes les dispositions portant sur le bureau d'enregistrement central, je vous mets en garde car non seulement il faudra supprimer l'ensemble du livre II mais également, dans la première partie du projet de loi, la majorité, si ce n'est l'intégralité, du paragraphe 4(5) qui vise à modifier provisoirement les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada portant sur les hypothèques afin que ces dispositions soient compatibles avec le nouveau système. Cependant, si vous décidez de retarder l'adoption du nouveau système ne touchez pas aux hypothèques, laissez la Loi sur la marine marchande les régir, sinon nous aurons de grosses difficultés.

Le dernier amendement porte sur la possibilité de conflit de compétences entre la Cour fédérale et les autres cours de juridiction supérieure ou fédérale du pays, à l'article BII-61, page 71 du projet de loi. L'amendement propose simplement de mettre un point après le mot «celui-ci» à la ligne 21. Cet article aurait ainsi, du moins à mon humble avis, exactement

[Text]

humble submission, go as far as but no further than is presently the state of the law pursuant to section 41 of the Canada Shipping Act. Under that section of the Canada Shipping Act, unless I have misread it, the power has never been given to the Federal Court to stay proceedings. The power has been given to the Admiralty Court to stay dealings, but never to stay proceedings, for obvious reasons, into which I will not go now because I went into them during my last two appearances before your committee. With a full stop after the word "therein," we would be back to the state of affairs existing under section 41 of the Canada Shipping Act. The only stay of proceedings which is authorized under the Canada Shipping Act deals with limitation of liability or proceedings which have not been dealt with in Books I and II. We will probably come to grips with this problem in a future Book, but we will deal with it at that point.

As I said earlier, we do not have any objection to giving the Federal Court the power to consolidate claims in cases of limitation of liability. However, section BII-61 is not addressed to that problem, but to the problem of dealings. That reverts, therefore, to the present situation under section 41 of the Canada Shipping Act.

Those, Mr. Chairman, are the formulations and, as I said, we presume they will tie in with the amendments that my friend Mr. Barry will propose. We respectfully suggest that this committee, or one of its members, propose this formula on behalf of those I represent.

The Deputy Chairman: Are there questions for the witness before he leaves? Do you have any comments, Mr. Gerity?

Mr. Gerity: Mr. Chairman, in discussing the registrar and his deputies, I suggest, with respect, that Mr. Langlois is somewhat confused between the office of the registrar, the office space that he occupies, and the deputies who might work for him. It does not of necessity mean that there may not be other registries, in other places because neither of the two sections says so. I might suggest that "the office of the registrar" is the office he discharges, not the furniture and walls that surround him.

Mr. Langlois: I would agree with you, Mr. Gerity, if it were not for the French translation, which uses the word "bureau."

Mr. Gerity: "Office" does not necessarily imply four walls and furniture. I only suggest that that is so.

Senator Smith (Colchester): May I ask the specific point that Mr. Gerity is making. I heard his words, but I cannot connect them with the legislation.

Mr. Gerity: In the section concerning the registrar, the appointment of the registrar and the appointment of deputies which was discussed with respect to the various sections of the act—

Mr. Langlois: They are sections BII-21 and BII-24.

Mr. Gerity: That applies to the registration division and first of all provides that:

[Traduction]

la même portée que l'article 41 de la Loi sur la marine marchande du Canada. En vertu de cet article, la Cour fédérale n'a jamais eu, à moins que j'ai mal compris l'article, le pouvoir de suspendre les procédures. La Cour d'Amirauté a reçu le pouvoir de suspendre des transactions mais jamais des procédures, et ce pour des raisons évidentes sur lesquelles je ne m'attarderai pas, car j'en ai déjà parlé au cours de mes deux dernières comparutions. Si l'on met un point après le mot «celui-ci», l'article aurait la même portée que l'article 41 de la Loi sur la marine marchande du Canada. La seule suspension de procédures qui soit autorisée en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada porte sur la limitation des responsabilités on sur les procédures qui n'ont pas été traitées dans les livres I et II. Nous traiterons vraisemblablement de ce problème dans un autre livre.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous ne nous opposons pas à donner à la Cour fédérale le pouvoir de regrouper les réclamations dans les cas de limitation de responsabilités. Cependant, tel n'est pas l'objet de l'article BII-61 qui traite en réalité du problème des transactions. Cela nous ramène donc à l'article 41 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Voici, monsieur le président, les amendements que je voulais apporter et qui, je l'espère, correspondront à ceux de M. Barry. Je recommande humblement au comité ou à un de ses membres, de proposer cette formule au nom de ceux que je représente.

Le vice-président: Avez-vous des questions à poser au témoin avant qu'il ne parte? Avez-vous des commentaires à faire, monsieur Gerity?

M. Gerity: Monsieur le président, à propos du conservateur et des sous-conservateurs, je crois que M. Langlois ne fait pas de distinction précise entre les fonctions du conservateur, les locaux qu'il occupe et les sous-conservateurs qui travailleraient éventuellement pour lui. Cela ne veut pas nécessairement dire parce que les deux articles n'en parlent pas, qu'il ne peut pas y avoir d'autres bureaux d'enregistrement dans d'autres localités. Avec votre permission je définirais «Le bureau du conservateur» comme le bureau dont il est responsable, et non pas les meubles et les murs qui l'entourent.

M. Langlois: Je serais d'accord avec vous, monsieur Gerity, si la traduction française n'employait pas le mot «bureau».

M. Gerity: «Bureau» n'implique pas nécessairement quatre murs et des meubles. Ce n'est qu'une proposition.

Le sénateur Smith (Colchester): Puis-je demander à M. Gerity de quoi il parle? J'ai entendu ce qu'il disait mais je ne vois pas le rapport avec la loi.

M. Gerity: Il s'agit de l'article concernant le conservateur, la nomination du conservateur et des sous-conservateurs dont il a été question lorsque nous avons discuté des divers articles de la loi...

M. Langlois: Il s'agit des articles BII-21 et BII-24.

M. Gerity: Il s'agit des articles portant sur le bureau d'enregistrement qui stipulent:

[Text]

The Governor in Council may appoint an officer of the Department of Transport to be the Registrar.

(2) Such deputy registrars and other officers and employees as are necessary for the proper conduct of the office of the Registrar shall be appointed in the manner authorized by law.

Then, in the succeeding section BII-24 is provided:

A central office for the filing of documents relating to ships owned by persons qualified to own Canadian ships shall be established at a place designated in Canada by the Minister.

I suggest that neither of those two sections applies to the setting up of other offices in other places, nor does the phrase "office of the Registrar" of necessity mean the space that he occupies. In other words, it is the job that he has been given; he holds the office of registrar.

Mr. Langlois: Except, if I may add, Senator Smith, that section BII-24, which Mr. Gerity has just read goes on to provide in subsection (2):

The Minister shall provide a suitable place for the proper functioning of the office of the Registrar, together with such furnishings and equipment as are necessary for the performance of the duties allocated to him.

So, where the code speaks of "the office" and where it speaks of "duties", different words have been used. We may also be misled by the French translation, which will require very substantial change because it in both sections BII-21 and BII-24 refers to "bureau d'enregistrement." There, at least in my humble submission, there is no ambiguity in the words used. It is also in the singular throughout, both in the French and English versions. So there would be a prohibition to the extent that the rules of construction of statutes say that where a specific power is specified what has not been specified is excluded. So, if we give specific authority to the minister to create one office, where can we find a statutory basis for creating more than one?

Senator van Roggen: Mr. Chairman, I rely on Mr. Langlois' evidence that these amendments he proposes in effect answer the questions I raised this morning with respect to not having to cope with the central registry only. I have not been able to follow him, as he has gone rather quickly, well enough to necessarily agree with him. I would like to have time this evening to look at it. For instance, with respect to the point made by Mr. Gerity, if we refer to section BII-24(2) it provides:

The Minister shall provide a suitable place for the proper functioning of the office of the Registrar, together with such furnishings and equipment as are necessary for the performance of the duties allocated to him.

Maybe it should be "the office of the Registrar and the Deputy registrars, including furnishings" and so forth. There may be some other "i's" to be dotted and "t's" to be crossed before it is made quite clear that there will be regional registry

[Traduction]

Le gouverneur en conseil peut nommer un fonctionnaire du ministère des Transports au poste de conservateur.

(2) Les sous-conservateurs et autres fonctionnaires et employés, nécessaires au bon fonctionnement du bureau d'enregistrement, doivent être nommés de la façon qu'autorise la loi.

En outre, l'article BII-24 stipule:

Il est créé, dans un lieu du Canada désigné par le Ministre, un bureau central où sont déposés les documents relatifs aux navires dont sont propriétaires des personnes remplissant les conditions requises pour être propriétaires de navires canadiens.

A mon avis, aucun de ces deux articles ne traite de la création d'autres bureaux dans d'autres localités, pas plus que l'expression «bureau du conservateur» ne désigne nécessairement les locaux qu'il occupe. Il s'agit, en d'autres termes, des fonctions qui lui sont confiées; il remplit les fonctions de conservateur.

M. Langlois: Cependant, si je puis me permettre, sénateur Smith, l'article BII-24, que M. Gerity vient de lire, stipule au paragraphe (2):

Le Ministre doit fournir au conservateur des bureaux pourvus de l'ameublement et du matériel nécessaire, à l'exercice de ses fonctions.

Par conséquent, le Code utilise des mots différents lorsqu'il parle du «bureau» et des «fonctions». Nous pourrions être induits en erreur par la traduction française qui nécessitera de profondes modifications car les articles BII-21 et BII-24 parlent de «bureau d'enregistrement.» A mon humble avis, il n'y a aucune ambiguïté dans les termes qui ont été utilisés. De plus, le singulier a été utilisé partout tant dans la version française que dans la version anglaise. Il y aurait donc une interdiction légale dans la mesure où les règles d'interprétation des statuts stipulent que dans le cas où un pouvoir précis a été spécifié, tout ce qui ne l'a pas été est exclu. Par conséquent, si nous donnons au Ministre le pouvoir de créer un bureau, où trouverions-nous une base légale pour créer des bureaux supplémentaires?

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, je me fie aux témoignages de M. Langlois pour dire que les amendements qu'il propose répondent en fait aux questions que j'ai soulevées ce matin en ce qui concerne le fait que l'on ne s'occupe pas seulement du registre central. Je n'ai pas pu le suivre car il est allé un peu vite et je ne suis pas nécessairement d'accord avec lui. Je voudrais regarder cela de plus près ce soir. Par exemple en ce qui concerne le point qu'a soulevé M. Gerity, le paragraphe BII-24(2) stipule que:

Le Ministre doit fournir au conservateur des bureaux pourvus de l'ameublement et du matériel nécessaire à l'exercice de ses fonctions.

L'article devrait peut-être dire «les bureaux du conservateurs et des sous-conservateurs pourvus de l'ameublement» etc. Il faudrait peut-être préciser plus clairement que des bureaux d'enregistrement régionaux seront créés. De plus, il est égale-

[Text]

offices. Also, at the beginning of this business of the Governor General, where it is first stipulated, reference is made to the registry office. If the committee intends to adopt these proposed amendments, that we have regional registries, I would like to see this indicate that the real intention of the legislation is to have only one central registry office.

Subject to those comments, it seems to me that maybe Mr. Langlois' suggested amendments would accomplish almost all my objectives and those of other members of the committee without destroying the whole act by throwing away Book II, as he suggests. I simply make those observations, Mr. Chairman, because as it is most probable that the immigration bill will be referred this afternoon or this evening to my committee, I will be tied up with that and I may not be able to get back here.

Mr. Langlois: I might add on the question of furnishings, senator, that I think it is rather odd to find that provision in an act in any event, because it seems to me to be consonant with standard rules of construction that where the minister is given a power to create something he is also given the ancillary power to go with it. This is one of the rare acts where I see that the legislator goes to pain of providing express statutory authority to buy chairs.

Senator van Roggen: Because if I went back over your amendments I might want to use the word "registry" in various forms as well as being just the opposite of registrar.

Senator Smith (Colchester): I wonder if Mr. Gerity would try to assist me a little further in trying to understand how this comment, in his view, should affect the amendment or the proposed amendment put forward by Mr. Langlois.

Mr. Gerity: I think what I was endeavouring to put forward, senator, is this, that "officer," "office" and "office" are not all synonymous. One can occupy the office of registrar and still have a section that deals with an office giving him space to sit in. I see nothing in that section of the act that prevents the deputy registrar from being in other places.

Senator Smith (Colchester): I agree with you that far, because that is what you said before, but I do not understand how that will affect our consideration of the suggested amendments put forward by Mr. Langlois.

Mr. Gerity: What I am saying, senator, is that in the body of the amendments put forward by Mr. Langlois and the further body to be put forward by his friend Mr. Barry, I am trying to suggest that perhaps it could be minimized as much as possible. We may be getting into unnecessary additions of matters that are self-explanatory.

Senator Smith (Colchester): Are you saying that there is no need for any of this change? Are you saying that the present wording allows the appointment of a sufficient number of deputy registrars and specifies where they shall carry on their duties?

Mr. Gerity: I believe that that was the intention, because so far deputy registrars have been people who were in office in

[Traduction]

ment fait mention du bureau d'enregistrement au début des articles concernant le gouverneur général. Si le Comité a l'intention d'adopter ces amendements, selon lesquels des bureaux d'enregistrement régionaux seront créés, je voudrais que l'on indique clairement que la Loi ne vise qu'à créer un bureau d'enregistrement central.

Sous réserve de ces commentaires, il me semble que les amendements proposés par M. Langlois réaliseraient la quasi-totalité de mes objectifs ainsi que ceux des autres membres du Comité sans détruire la loi en supprimant le Livre II, comme il le propose. Je fais ces observations, monsieur le président, tout simplement parce qu'il est probable que le projet de loi sur l'immigration soit déposé cet après-midi ou ce soir à mon comité; je serai donc retenu par cela et ne pourrai pas revenir ici.

M. Langlois: Je dois ajouter au sujet de l'ameublement, sénateur, qu'il est assez bizarre, à mon avis, de trouver cette disposition dans une loi, car il me semble que, d'après les règles d'interprétation, lorsqu'on donne à un ministre le pouvoir de constituer quelque chose, on lui donne également le pouvoir auxiliaire de le mettre en œuvre. C'est une des rares lois où le législateur se donne la peine de donner au ministre une autorisation statutaire expresse pour lui permettre d'acheter des chaises.

Le sénateur van Roggen: Si j'examinais de nouveau vos amendements, je voudrais peut-être utiliser le mot «bureau d'enregistrement» sous diverses formes et notamment pour désigner le contraire du mot «conservateur».

Le sénateur Smith (Colchester): Je me demande si M. Gerity peut m'aider à comprendre comment tout ceci, pourrait à son avis, avoir des conséquences sur l'amendement que propose M. Langlois.

M. Gerity: Je voulais tout simplement dire, sénateur, que les termes «fonctionnaire», «bureau» et «fonctions» ne sont pas tous synonymes. On eut détenir les fonctions de conservateur sans qu'il soit impossible d'adopter un article portant sur l'octroi des bureaux. Je ne vois rien dans cet article de loi qui empêche le sous-conservateur de se trouver ailleurs.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis d'accord avec vous jusqu'à présent, car vous avez déjà parlé de cela, mais je ne comprends pas quelles conséquences cela pourrait avoir sur l'étude des amendements proposés par M. Langlois.

M. Gerity: Je veux dire, sénateur, que le contenu des amendements proposés par M. Langlois ainsi que des amendements proposés par son ami M. Barry, pourrait être minimisé au maximum. Sinon, nous risquons peut-être d'ajouter des éléments qui sont évidents.

Le sénateur Smith (Colchester): Voulez-vous dire que tous ces changements sont inutiles? Voulez-vous dire que le libellé actuel autorise la nomination d'un nombre suffisant de sous-conservateurs et précise le lieu où ils accompliront leurs fonctions?

M. Gerity: Je crois que c'était là l'intention de la loi car jusqu'à présent, les sous-conservateurs en poste ont toujours

[Text]

other parts and ports and places in the provinces of Canada. I do not believe that the section really inhibits that. It may be that two more lines might improve it, but I think we have rather than two more lines in the purpose of these amendments.

Senator Smith (Colchester): Perhaps it is to some extent affected in this aspect of things by what I understood Mr. Mahoney to say was the probable result. I think my consideration of the section dealing with central registries included the proposals now put forward by Mr. Langlois, and perhaps guided somewhat by what I understood Mr. Mahoney to say very early in these hearings—namely, that if the act is passed as it is, the intention is to appoint some four or five deputies throughout the whole of the country and no more. I think he enumerated places such as Halifax, Montreal, Toronto, Vancouver and St. John's, Newfoundland. I suppose we were thinking that that was what it was intended that the bill, as introduced, would bring about in fact.

Mr. Gerity: That is my understanding, and I merely suggest that the concept of the office of the registrar does not necessarily mean the space in which he sits, and this does not inhibit the appointment of deputy registrars in other places in Canada and, if you will pardon my French surely "bureau d'enregistrement" does not necessarily mean only one place.

Senator Smith (Colchester): That, if you will forgive me for saying so, seems to be obvious, but what some of us are concerned about is the stated intention of the department and the way in which it intends to do what it wants to do and to use the authority which is contained in the bill, namely to appoint a very small number of registrars.

Mr. Langlois: If I may add to that, Senator Smith, the amendment had that in mind, but it had also another thing in mind. My humble submission is that the question of the existence of a port of registry is fundamental to maritime law. Ships do each have a port of registry, and that is fundamental. Certain countries have opted for one port of registry, perhaps the capital city or the main port, while other countries have opted for a variety of ports of registry. In Canada we have a variety of ports, which seems to be the general rule in any event. So I believe that that is one of the purposes achieved by the amendment, that whereas the present bill does not give any legal basis to the existence of ports of registry, they will exist by inference or by administrative process. I believe that since it is so important for identification purposes and also for search and title purposes that there should be in the act express statutory provision that there will be ports of registry to which ships will belong, and when one refers to a port of registry one can point to a specific section in his maritime code which says what is the port of registry and what goes along with it. It goes much further than simply the question of whether or not there will be a deputy registrar in the port of Quebec as opposed to the port of Montreal, although that, too, is a matter of very serious concern.

Senator van Roggen: Mr. Gerity, if I understand you correctly, are you saying that these amendments proposed by Mr. Langlois are really unnecessary and that under the present

[Traduction]

travaillé dans les divers ports des provinces du Canada. Je ne pense pas que l'article en cause interdise cette pratique. On pourrait ajouter deux lignes supplémentaires, mais je pense qu'il en faudrait plus de deux.

Le sénateur Smith (Colchester): Ma vision des choses est peut-être influencée par l'interprétation que j'ai donnée aux propos de M. Mahoney en ce qui touche les résultats probables. A mon avis, mon point de vue sur l'article portant sur les bureaux d'enregistrement centraux comprenait les propositions soumises maintenant par M. Langlois et était peut-être guidé par ce que M. Mahoney disait au début de ces audiences—c'est-à-dire, que si la loi est adoptée sans autre modification, quatre ou cinq sous-conservateurs et pas plus seraient vraisemblablement nommés pour l'ensemble du territoire. Je pense qu'il a parlé de Halifax, Montréal, Toronto, Vancouver et Saint-Jean (Terre-Neuve). Je suppose que nous pensions que telle était l'intention du projet de loi qui nous a été déféré.

M. Gerity: C'est ainsi que je vois la chose et, à mon avis, par définition le bureau du conservateur ne signifie pas forcément les locaux qu'il occupe et n'empêche pas qu'on puisse nommer des sous-conservateurs ailleurs au Canada et, pardonnez-moi ma prononciation française, l'expression «bureau d'enregistrement» ne s'entend nécessairement d'un lieu unique.

Le sénateur Smith (Colchester): Cela me semble évident, mais ce qui inquiète certains d'entre nous est l'intention déclarée du ministère et de la façon dont il entend procéder pour utiliser le pouvoir que lui confère le bill, de nommer un très petit nombre de conservateurs.

M. Langlois: J'ajouterai, sénateur Smith, que l'amendement y pourvoyait, mais il prévoyait aussi autre chose. Je dis en somme, en toute modestie, que l'existence d'un port d'enregistrement est fondamentale en droit maritime. Chaque navire a un port d'enregistrement: cela est essentiel. Certains pays ont choisi un port d'enregistrement unique, situé dans la capitale ou encore, dans le port le plus important, tandis que d'autres en ont choisi plusieurs. Au Canada, nous en avons plusieurs, ce qui, de toute façon, semble la règle générale. Je crois donc que c'est là l'un des objectifs réalisés par l'amendement, c'est-à-dire que, même si dans le bill actuel, on ne trouve aucun fondement juridique aux ports d'enregistrement, ces derniers existeront par voie de conséquence ou par voies administratives. Puisqu'ils sont si importants pour l'identification, la recherche et l'établissement de titres, il devrait y avoir dans la loi des dispositions expresses stipulant qu'il y aura des ports d'enregistrement dont les navires relèveront et, lorsqu'on parlera de port d'enregistrement, il sera possible de s'en rapporter à un article précis du Code Maritime qui définira le port d'enregistrement et tout renseignement afférent. Il ne s'agit pas simplement de savoir s'il y aura un sous-conservateur au port de Québec plutôt qu'au port de Montréal, bien que cette question soit également très importante.

Le sénateur van Roggen: M. Gerity, si j'ai bien compris, vous dites que les amendements proposés par M. Langlois ne sont pas vraiment nécessaires et que la loi, dans son libellé actuel, ne prévoit pas un système d'enregistrement central?

[Text]

wording of the act, as it exists, we do not have a central registry system?

Mr. Gerity: I think perhaps, senator, what I should have said, if I did not say it, is this, that there is nothing in those sections that inhibits the setting up of separate offices. Now if two more lines are necessary to set out that more fully, then obviously it should be done. I am only suggesting that my friend Mr. Langlois has too many amendments to that particular section, because in the sum total of all the amendments discussed this morning and rediscussed this afternoon, this committee has a considerable amount of setting into place to consider.

Senator van Roggen: I understand that. But you heard the testimony and discussion we had this morning. The whole proposal of the department is a central registry in Ottawa—with some “post offices” around the country where the documents can get stamped—

Mr. Gerity: The office may be called the central registry, but it cannot function without port registry. There is no means by which it could function if it were not to have—

Senator van Roggen: But those port registries are anything but clear under this act.

Mr. Gerity: I do not disagree with that at all. I am only saying that the act does not inhibit the setting up of those offices, but that another few lines might make it quite clear.

Senator van Roggen: But the other few lines that we are talking about, surely, are to change the character of those regional offices and make them parallel offices if not more important offices than the one in Ottawa.

Mr. Gerity: In any event, I must agree with you that in setting up a central registry there must be some large misunderstanding of the situation if it is not recognized that ships have to be registered in the port to which they belong. It is not evident from the act, but I am unable to conclude that the intention is self-evident that registry in all cases must be in Ottawa.

Senator van Roggen: You are certainly flying, with that statement, in the face of the whole of Mr. Mahoney's testimony. Nothing here has gone on other than the setting up of the central registry system.

Mr. Gerity: If so, I would have to backtrack and say that it won't work.

Senator Smith (Colchester): That is what we have been saying.

Mr. Brisset: Mr. Chairman, it is difficult to comment on amendments that we have just seen. However, I would like to make a comment in connection with the definition of “disponent owner” and the other definitions on this first page. It is very difficult to see the impact of a new definition unless you study each section of the act and apply it to see what are the results. However, I want to point out a small matter, perhaps. In the shipping industry, a “disponent owner” can also be, according to the idiom of the trade, a time charterer, and I am

[Traduction]

M. Gerity: Sénateur, j'aurais peut-être dû dire que rien dans les dispositions actuelles de ces articles n'empêche l'établissement de bureaux distincts. Si, cependant, il convient de le mieux expliciter, il faut manifestement le faire. Je dis en somme que mon ami M. Langlois propose d'apporter trop d'amendements à cet article, car le comité aura beaucoup à faire pour incorporer tous les amendements dont nous avons discuté ce matin et, de nouveau, cet après-midi.

Le sénateur van Roggen: Sans doute. Vous avez cependant assisté à la discussion, ce matin. Le ministère propose en somme un bureau d'enregistrement central, situé à Ottawa—et, dans le reste du pays, quelques «bureaux de poste», où il serait possible de faire estampiller les documents...

M. Gerity: Ce lieu peut être appelé bureau d'enregistrement central, mais il ne saurait fonctionner sans un bureau d'enregistrement portuaire. Il ne le pourrait en aucune sorte, sans lui...

Le sénateur van Roggen: Mais ces bureaux d'enregistrement portuaires sont loin d'être bien définis dans la loi.

M. Gerity: J'en conviens volontiers. Je dis tout simplement que rien dans la loi n'empêche leur établissement mais que quelques lignes de plus suffiraient peut-être à préciser la situation.

Le sénateur van Roggen: Mais ces quelques lignes dont nous parlons transformeraient sûrement ces bureaux régionaux en bureaux parallèles, qui pourraient peut-être avoir plus d'importance que celui d'Ottawa.

M. Gerity: De toute façon, j'admetts avec vous que l'établissement d'un bureau d'enregistrement central témoignera d'une grossière incompréhension de la situation, s'il n'est pas reconnu que les navires doivent être enregistrés dans leur port d'attache. La loi n'est pas claire sur ce point, mais je ne saurais en conclure pour autant que l'intention de faire d'Ottawa le point central d'enregistrement y est manifestement exprimée.

Le sénateur van Roggen: En parlant ainsi, vous contredisez le témoignage de M. Mahoney. Il s'est rien agit d'autre ici que de l'établissement d'un système d'enregistrement central.

M. Gerity: Dans ce cas, il me faudra me rétracter et dire que cela ne fonctionnera pas.

Le sénateur Smith (Colchester): C'est ce que nous disons.

M. Brisset: Monsieur le président, il est difficile de parler des amendements que nous venons de voir. J'aimerais faire toutefois une observation au sujet de la définition de «propriétaire-exploitant» et des autres définitions qui se trouvent à la première page. Il est difficile d'évaluer l'incidence d'une nouvelle définition, à moins d'étudier chaque article de la loi et de l'appliquer, pour constater les résultats. Quoi qu'il en soit, j'aimerais vous signaler un détail. Dans l'industrie de la navigation, le «propriétaire-exploitant» désigne également, en

[Text]

afraid that industry, looking at the various provisions of the act where the words "disponent owner" are to be found, will be somewhat upset, because it also covers a time charterer. It is true that if you refer to the definition you will see that the words are intended to limit the varying of the words used, but it is still somewhat confusing for people in the industry.

Mr. Langlois: I did toy with that problem, but I thought they would be no less upset by reading the definition of "owner" and realizing that the actual owner is not an owner pursuant to the Canadian Maritime Code. So I chose the lesser of two evils, especially in view of the fact that I had also to come to grips with those problem in what is probably the only case that ever went to the Federal Court of Appeal, on exactly that point, on the meaning of "disponent owner," and where the unanimous decision of the Federal Court, in one of the two trans-world shipping cases, came to the conclusion that there was really no precedent giving exactly what were the duties and obligations and the status of a "disponent owner"; and then, referring to certain authors, especially a French author who wrote on English law—which might seem to be quite fantastic, but that sometimes happens. He happens also to be a barrister—He said that the distinction was quite clear. The disponent owner was, in relation to the owner, what "propriétaire" would be, or what "armateur" would be in relation to the "propriétaire-exploitant."

So bearing that in mind, and recollecting the list of authorities that I had to build in that case when I attempted to get leave to appeal to the Supreme Court—which I did not, I must add—I thought that the best word to describe a person who for the time being, either by law or contract, had possession or use of the ship, would be precisely the "disponent owner."

It was suggested to me, in formal discussions with Mr. Barry, that he might use the words "demise charterer." I pointed out to Mr. Barry that a person does not become a demised charterer by law. So obviously the legislator had something else in mind when he said "either by law or contract." So we had to go one step further, and I said, "disponent owner is used in the trade; no one knows what it means; let us give it a meaning," and at least an "owner" will be an owner in the normal sense of the word, and "disponent owner" is the lesser of two evils.

With regard to the impact of this on the Code, you realize, Mr. Brisset, that the bill refers to "owner" throughout, and therefore instead of using a comprehensive definition they are using a limited definition, they are saying "designator" instead of saying "includes" and it means that their rights are conferred upon the owner. If there is a demised charterer, the actual owner does not have that right. He is excluded from the definition. So that obviously cannot work.

We know that the legislator has in the back of his mind the books that should have been produced seven years ago—Books

[Traduction]

jargon du métier, un affréteur à temps et je crains qu'en consultant les diverses dispositions de la loi où l'expression «propriétaire-exploitant» serait utilisée, on se trouve dérouté, car elle désigne également un affréteur à temps. Il est vrai qu'en consultant la définition on constate que les mots sont censés être limitatifs, mais il subsiste une certaine confusion pour les gens du métier.

M. Langlois: Je me suis attardé à ce problème mais j'en ai conclu que l'on en serait tout aussi dérouté devant la définition de «propriétaire», surtout lorsque l'on se rendra compte que le véritable propriétaire n'est pas propriétaire, conformément au Code maritime du Canada. De deux maux, j'ai choisi le moindre; avec d'autant plus d'aise que ce même problème s'est présenté dans une cause dont la Cour d'appel fédérale a été saisie et qui portait justement sur la définition de «propriétaire-exploitant». La Cour fédérale, par une décision unanime dans l'une des deux causes de navigation mondiale, en a conclu qu'il n'existait pas de précédent permettant de déterminer exactement quelles étaient les responsabilités, les obligations et le statut d'un «propriétaire-exploitant». J'ai ensuite consulté certains auteurs, notamment un auteur français qui a écrit des livres sur le droit anglais: cela arrive, tout extravagant que cela puisse paraître. Cet auteur est également avocat. Selon lui, la distinction est très nette. Le «disponent owner» est au propriétaire ce que le propriétaire ou l'armateur serait au propriétaire-exploitant.

Compte tenu de cela, et me souvenant qu'à l'occasion de cette cause quand j'ai vainement tenté d'obtenir le droit d'appel auprès de la Cour suprême il m'avait fallu établir une liste des gens qui font autorité dans la matière, j'ai pensé que la meilleure expression pour décrire la personne qui, pour l'instant, légalement ou conventionnellement, a la possession et l'usage d'un navire, serait précisément l'expression «propriétaire-exploitant». Lorsque je m'en suis officiellement entretenu avec lui.

Monsieur Barry, il m'a proposé l'expression «affréteur délégué». J'ai alors fait remarquer à M. Barry qu'une personne ne pouvait pas devenir légalement un affréteur délégué. De toute évidence, le législateur avait autre chose à l'esprit lorsqu'il a dit «légalement ou conventionnellement». Voilà pourquoi il fallait aller encore plus loin et je me suis dit que, dans le métier, on utilisait l'expression «propriétaire-exploitant». Personne ne sait ce qu'elle signifie. Donnons lui donc une définition et d'ores et déjà «propriétaire» désignera le propriétaire au sens normal du terme et l'expression «propriétaire-exploitant» est la moins mauvaise que nous puissions choisir.

Quant à l'incidence de cette définition sur les dispositions du Code, vous conviendrez, M. Brisset, que le bill fait constamment allusion au «propriétaire» et, par conséquent, plutôt que d'avoir recours à une longue définition, on en a choisi une plus limitée et on dit «celui qui désigne» plutôt que «comprend» et cela signifie que les droits sont ici conférés par le propriétaire. Dans le cas d'un affréteur délégué, le véritable propriétaire n'a pas ce droit. Il est exclu de la définition. Il est clair que cela n'ira pas.

Now savons que le législateur songe ici aux livres qu'on aurait dû préparer il y a 7 ans—les livres III, IV et V,

[Text]

III, IV and V, probably on pollution, but until we see those sections we do not know how they tie in. So the best compromise is to say, at least in the definition, "Let us make a distinction between the registered owner and the person having for the time being the use and possession of the ship, and presume that for the purposes of Book I the intent is to cover both, they did not intend to exclude the actual owner from any of the rights which are granted, nor for that matter any of the obligations." Take, for instance, the concealing of the natural character of the ship and things of that sort. So we will say in each section "owner" or "disponent owner," and when we get to Books III, IV and V we will see which sections should be made to apply to the owner and which should not. But the definition will give us that flexibility.

Mr. Brisset: I have only one other remark. It is in connection with section BI-20—your point 7.02.

Mr. Langlois: In which alternative?

Mr. Brisset: Alternative B. I agree that section 43(3) of the Federal Court Act and the relevant part of BI-20 should be alike. I therefore see no objection to your including the reference to (d) and (o), but I would object to your including reference to (b) because you are only reproducing here a mistake which was made in the Federal Court Act.

Mr. Langlois: Yes. My point there, of course, is that if that is so, perhaps we should have a consequential amendment to the Federal Court Act. However, I would leave that for your consideration.

You know that the Federal Court has powers to enforce or to order a specific performance. I have presently to grasp with a problem which is before the courts. I am afraid that Mr. Barry's office and mine are in conflict on this. It is on the question of two sales of the same ship, one of which, it is contended by the people I represent, is a fraudulent sale. Using the jurisdiction which is conferred on the Admiralty Court by virtue of section 22(1)(b), we believe that we should be given the right—and this will be argued, and so far we have been successful in maintaining the jurisdiction of the Federal Court in the *in rem* procedure we followed—to secure jurisdiction by arrest of the vessel, notwithstanding the fact that there has been the sale of the ship to a third party, and insofar as we can invoke an action which is similar to "l'action polyenne" in civil law—in other words, a sale to defraud.

Mr. Brisset: I quite agree. It is a question of title to the ship. But under (b) you are involved with a dispute between co-owners as to the earnings of the ship, and I see no reason in permitting the arrest of the ship on such a dispute after the ship has been sold to a third party.

Mr. Langlois: I am sorry; I had in mind subsection (a). You are quite right. Again, the problem could arise for instance, if there has been use of the ship with intent to defraud—l'action polyenne, again—where the charterer would be a party to the act to defraud. Why should the other co-owner not be entitled

[Traduction]

vraisemblablement sur la pollution. Tant que nous n'aurons pas ces articles nous ne pourrions pas savoir comment ils s'inscriront dans l'ensemble. Dans un tel cas, le meilleur compromis serait de préciser, au moins dans la définition, que nous faisons une distinction entre le propriétaire inscrit sur le registre et la personne qui, à un moment donné, a l'usage et la possession d'un navire, tout en présumant qu'aux fins du livre I, l'intention est de couvrir les deux cas, sans pour autant léser le véritable propriétaire dans ses droits et sans non plus le libérer de ses obligations. Prenez, par exemple, des infractions comme celle de ne pas révéler la véritable nature d'un navire. Dans chaque article nous dirons donc «propriétaire» ou «propriétaire-exploitant» et lorsque nous en arriverons aux livres III, IV et V, nous pourrions déterminer les articles qui s'appliquent au propriétaire et ceux qui lui sont pas applicables. La définition nous donnera au moins cette latitude.

M. Brisset: J'ai une autre remarque à faire. En ce qui concerne l'article BI-20... il s'agit du paragraphe 7.02 de vos amendements.

M. Langlois: De quelle option s'agit-il?

M. Brisset: De l'option B. Je conviens avec vous que le paragraphe 43(3) de la Loi sur la Cour fédérale et les éléments pertinents de l'article BI-20 devraient être identiques. Voilà pourquoi je ne vois pas d'inconvénient à inclure le renvoi aux alinéas d) et o) alors que je m'oppose à inclure le renvoi à l'alinéa b) parce que nous répéterions ici l'erreur contenue dans la Loi sur la Cour fédérale.

M. Langlois: Oui mais cela étant, il faudrait peut-être apporter une modification corrélative à la Loi sur la Cour fédérale. Quoi qu'il en soit, je m'en remets à vous sur ce point.

Vous savez que la Cour fédérale a le pouvoir de faire appliquer ou d'ordonner des mesures très précises. Je suis actuellement aux prises avec un problème dont les tribunaux sont saisis. Mon cabinet et celui de M. Barry sont en conflit là-dessus. Il s'agit d'une double vente pour un même bateau; l'une de ces ventes, de l'avis de mes clients, constitue une fraude. Nous croyons qu'on devrait nous reconnaître le droit de garantir la compétence de la Cour d'Amirauté, attribuée par l'article 22(1)b), et obtenir la saisie du navire—c'est ce que nous plaiderons et jusqu'à maintenant nous avons réussi à faire valoir la compétence de la cour fédérale dans l'action réelle que nous avons intenté—nonobstant le fait que le navire a été vendu à un tiers et sans perdre de vue que nous pouvons invoquer une action semblable à l'action polyenne en droit civil,—en d'autres termes, une vente frauduleuse.

M. Brisset: Je suis tout à fait d'accord. Il s'agit de la propriété du navire. Mais l'alinéa b), vise une dispute entre co-propriétaires au sujet des recettes du navire et je ne vois pas comment on pourrait permettre de saisir un navire dans un tel cas, après qu'il a été vendu à un tiers.

M. Langlois: Excusez-moi, je songeais à l'alinéa a). Vous avez tout à fait raison. Un problème surgirait encore, par exemple, si on avait utilisé le bateau dans un but frauduleux—et nous retrouvons ici l'action polyenne—et si l'affrètement était impliqué dans la fraude. Pourquoi donc le co-propriétaire

[Text]

to sue *in rem* and invoke and ask for specific performance? The point is, Mr. Brisset, that there is a mistake in the Federal Court Act and it should be corrected. The intent in the amendments I have proposed—bearing in mind the very sound advice that you gave me some time ago when discussing section BI-20, not to disrupt the delicate balance of that section as was proposed by the members of your committee, so I did not go into the substantive things—is to make the law workable. If it has to be changed substantively, then I would leave it to what is now known as the wise men, totaling 125 years of experience, to tell us how it should be done.

The Deputy Chairman: Are there any other questions? If not, Mr. Barry may proceed with his amendments.

Mr. Barry: Mr. Chairman, I have submitted for circulation to the committee a series of proposed amendments entitled "Dominion Marine Association Summary of Submissions as to Changes in Bill C-41." I shall follow this through. In a number of instances, these proposals duplicate those of Mr. Langlois and in some instances they have been rendered superfluous by amendments made by Mr. Mahoney, which I will refer to as I proceed.

The first point, very briefly, is one that has been raised before. No reply was ever made by Mr. Mahoney on this point, and this is the definition of "ship." As I mentioned before, the recent judgment in the Federal Court and indeed the preamble, so to speak, to section 2 of the Maritime Code does suggest that ships are only concerned with transport. The effect of the proposed amendment to section 2 and to the definition of "ship" is to make it clear that navigation is not restricted to transport. In the case of the definition of "ship," we would amend it by adding after the word "navigation", "whether by way of transportation or otherwise," so that such a vessel as a fishing drifter, which is immobile while doing its work, will clearly be covered and eliminate doubt in the matter, or, for example, oil rig drilling ships and other kinds of vessels.

In our submission, Mr. Langlois has fully dealt with the problem of the definition of "owner." I had thought of submitting the words "registered owner" and "owner," but I fully agree with Mr. Langlois' proposals in that regard and I withdraw item 2 in our submission.

The Deputy Chairman: Completely?

Mr. Barry: Completely, sir, including paragraphs (c) and (d) at the top of page 2.

Consequently, I withdraw item 3 on page 2 of my submission for exactly the same reason as Mr. Langlois has explained.

I now come to item 4, the definition of "on passage". I went to some trouble in the previous exposition to make clear the meaning of this. I would refer to it because Senator McElman inquired of Mr. Mahoney whether this could be relevant to, for example, the passage of tankers through Head Harbor Passage into Eastport, Maine. I would like to reiterate what was said at page 7.24 of the previous minutes, that the only relevance of

[Traduction]

n'aurait-il pas le droit d'intenter une action réelle et d'invoquer ou de demander qu'on prenne des mesures particulières? Monsieur Brisset, il y a une erreur dans la Loi sur la Cour fédérale et elle devrait être corrigée. Compte tenu des conseils très utiles que nous m'avez donnés il y a un certain temps, lorsque nous avons discuté de l'article BI-20, j'ai préparé des amendements qui visent à maintenir l'équilibre précaire de l'article proposé par les membres de votre comité, si bien que je ne me suis pas attardé aux éléments essentiels... Je cherche à rendre applicables les dispositions de la loi. Si, par ailleurs, il faut profondément modifier cet article, je m'en remettrai aux sages qui ont 125 ans d'expérience, pour qu'ils nous disent comment procéder.

Le vice-président: S'il n'y a pas d'autres questions, M. Barry parlera de ses amendements.

M. Barry: Monsieur le Président, j'ai présenté aux membres du comité une série d'amendements sous le titre «Résumé des mémoires présentés par la Dominion Marine Association—Modifications au Bill C-41». Dans plusieurs cas, ces amendements reprennent ceux de M. Langlois et dans certains cas ils font double emploi à cause des amendements apportés par M. Mahoney. Je signalerai ces cas au passage.

Tout d'abord, rapidement, je reprendrai une question qui a déjà été soulevée. M. Mahoney n'a pas répondu à cette question et il s'agit de la définition du «navire». Comme je l'ai déjà dit, le jugement rendu récemment par la Cour fédérale et ce que l'on pourrait appeler le préambule, à l'article 2 du Code maritime, laissent supposer que les bateaux ne servent qu'au transport. L'amendement proposé à l'article 2 et à la définition de «navire», vise à bien établir que la navigation ne se limite pas au transport. La définition de «navire» serait modifiée et l'on ajouterait après le mot «navigation», pour le transport ou à d'autres fins de sorte qu'un bateau de pêche, immobile lorsqu'il est à l'œuvre, serait couvert et il n'existerait plus de doute dans le cas, par exemple, des bateaux s'adonnant au forage pour l'extraction du pétrole ou autres.

A notre avis, M. Langlois a bien couvert le problème de la définition de «propriétaire». J'ai pensé proposer les expressions «propriétaire inscrit» et «propriétaire» mais, comme j'approuve entièrement la proposition de M. Langlois, je retire le poste 2 de notre mémoire.

Le vice-président: Complètement?

M. Barry: Oui monsieur. Y compris les paragraphes c) et d) au haut de la page 2.

En conséquence, je retire le poste 3 de la page 2 de mon mémoire pour la raison invoquée par M. Langlois.

Passons maintenant au poste 4, à la définition de «passer». Je me suis attardé à expliquer la signification de cela dans l'exposé précédent. J'y reviens parce que le sénateur McElman a demandé à M. Mahoney si cela s'appliquerait également, par exemple, au passage des pétroliers dans le passage Hear Harbour qui conduit à Eastport, Maine. Je voudrais rappeler ce que l'on dit à la page 7:24 du compte-rendu de la dernière

[Text]

the words "on passage," in the bill as it presently stands, is to the extent of the freedom from civil arrest of vessels exercising right of passage. It is quite clear in the bill that a vessel on passage through Canadian waters or into a Canadian port would be subject to Canadian legislation with respect to pollution and other matters of public order—fishing regulations, criminal law and so forth. At present, as I mentioned before, the status of international law, as shown in the Territorial Sea Convention of 1958, indicates that a vessel which is passing through Canadian territorial waters for the purpose of entering a Canadian port is on passage and is exempt from arrest, and it is only in the field of civil arrest that the point is relevant. Federal control for fishing and other purposes remains and would remain, in any event.

I now come to clause BI-20, relating to arrest, and I will say that, in the first place, Mr. Mahoney has mentioned this morning that the provisions are supposed to follow closely those of the international convention on arrests. I think every lawyer is familiar with the proposition that if you want to have the same effect, the best way to do it is to use the same words. Clause BI-20, lines 8 to 27, deal with sister ship arrest. In looking at the convention clauses, one sees that instead of the very complicated drafting found there, the same results can be obtained in ten typscript lines, which are items 9 and 10 on page 3 of our brief.

The other point made this morning and this afternoon is that the admiralty bar is unanimously of the view that these provisions should be fully integrated with the provisions of the Federal Court Act. If one looks at the Federal Court Act, one finds that it deals with cases in which rights can be exercised *in rem* against vessels, and it deals, first, with the case where a right can be exercised *in rem* against the vessel which causes damage, while that vessel is in the same ownership as it was at the time the cause of action arose; and, secondly, it deals with the case where an arrest can be made even if ownership is transferred. The only logical place, in our submission, to put the circumstances in which an arrest can be made where a sister ship is involved is in the same section. It is on that basis, in our submission, that clause BI-20, as it presently stands, should be deleted from the act and the provisions relating to sister ship arrest, which presently appear in BI-20, should be added as additional subsections to section 43 of the Federal Court Act. That section presently has 8 subsections. The proposal is to add further subsections numbered (9), (10), (11), (12) and (13). As I have just mentioned, proposed subsection (9) and (10) cover the matter of sister ship arrest. They also clarify in great detail the question of what the words "the same ownership" means. That is proposed subsection (10) and uses the same words as the Convention. The effect is the same as Mr. Mahoney's proposed change of this morning but, in our submission, is substantially clearer. Proposed subsections (11), (12) and (14) deal with three items which do appear in the Convention and which are matters of importance and do not appear in present section BI-20. The first is clarifying more fully the right to arrest vessels owned by charterers by demise in relation to a claim arising of a vessel demise chartered to that charterer by demise. The second is

[Traduction]

réunion, en soulignant que le terme «passer», tel qu'utilisé dans les dispositions actuelles du bill, ne permet pas la saisie civile de navires qui exercent leur droit de passage. Il ressort très clairement des dispositions du bill qu'un navire qui passe dans les eaux canadiennes ou qui entre dans un port canadien serait soumis aux lois canadiennes en ce qui concerne la pollution et toute question d'ordre public, à savoir les règlements sur la pêche, le droit criminel et cetera. Pour l'instant, comme je l'ai déjà dit, l'état du droit international, comme l'a révélé la Convention de 1958 sur la mer territoriale, prévoit qu'un navire qui passe dans les eaux canadiennes dans le but d'entrer dans un port canadien ne fait que passer et ne peut pas être saisi, de sorte que seule la saisie civile est pertinente en l'espèce. Le contrôle fédéral sur la pêche et sur d'autres domaines demeure de toute façon.

Je passe maintenant à l'article BI-20, sur la saisie. M. Mahoney a dit ce matin que ces dispositions sont censées s'aligner sur celles de la convention internationale sur les saisies. Tout avocat sait bien que si l'on veut obtenir le même résultat, la meilleure façon de procéder est d'utiliser les mêmes expressions. Les lignes 9 à 30 de l'article BI-20 traitent de la saisie d'un bateau appartenant au même armateur. Si l'on consulte la convention, on constate qu'au lieu d'avoir recours à un libellé très compliqué, on pourrait obtenir le même résultat en réduisant le tout à une dizaine de lignes, comme nous l'indiquons aux postes 9 et 10 de la page 3 de notre mémoire.

Ce matin et cet après-midi, on a dit que le barreau de l'amirauté était unanime pour intégrer ces dispositions à la Loi sur la Cour fédérale. En consultant la Loi sur la Cour fédérale, on constate qu'on y traite de causes où les droits peuvent être exercés *in rem* contre des navires; on y traite tout d'abord, du cas où l'on peut exercer un droit *in rem* contre le navire qui a causé les dommages, si ce navire appartient au même propriétaire que celui auquel il appartenait au moment où les poursuites ont commencé. Deuxièmement, on y traite du cas où une saisie peut avoir lieu même si le propriétaire n'est plus le même. Logiquement, à notre avis, l'énumération des cas de saisie mettant en cause un bateau appartenant au même armateur doit se faire dans le même article. Voilà pourquoi, à notre avis, l'article BI-20, dans sa forme actuelle, devrait être supprimer et les dispositions qu'il convient relativement à la saisie d'un bateau appartenant au même armateur, être ajoutées, dans des paragraphes distincts, à l'article 43 de la Loi sur la Cour fédérale. Cet article contient actuellement 8 paragraphes. Nous proposons d'y ajouter les paragraphes (9), (10), (11), (12) et (13). Comme je l'ai déjà dit, les paragraphes (9) et (10) traitent de la saisie d'un bateau appartenant au même armateur. Ils permettent de préciser énormément le sens de l'expression «la même propriété». Il s'agit ici du paragraphe (10) proposé, où l'on reprend les termes utilisés dans la Convention. Le résultat correspond à celui qu'accomplirait la modification proposée par M. Mahoney ce matin, mais dans notre mémoire, il ressort beaucoup plus clairement. Les projets de paragraphes (11), (12) et (14) traitent de trois questions importantes contenues également dans la Convention; mais absentes de l'article BI-20. Tout d'abord, il s'agit d'éclaircir le droit de saisie des navires appartenant à des affréteurs délégués dans le cas où le bateau affrété par cet affréteur délégué

[Text]

the right to set aside successive arrests in the discretion of the court. In other words, the vessel has been arrested in one country then subsequently arrested in another country by the same claimant for a matter arising out of the same claim. There should be a discretionary power in the second court to set aside such arrest. At present that does not seem to be the case and it is certainly desirable to clarify the matter.

The third additional item is a clarification that the arrest of the sister ship does not give a priority over the sister ship of the rank of a maritime lien. That is specifically dealt with in the Convention. Line 15 on page 31 of clause BI-20 creates a serious doubt in our view as to the possibility that a sister ship may be subject to a maritime lien when it says "... whether such claim gives rise to a maritime lien or not ...". That suggests that it is simply the nature of the claim that determines the priority over the ship, whether that involved in the claim or a sister ship. It is our submission that there is a doubt here which certainly should be clarified if the committee came to the conclusion that it is desirable to retain these provisions in the maritime code, rather than putting them in the Federal Court Act, where I believe all the admiralty bar feel they should be. Similar wording is laid out at page 3b of the submission to deal with that possibility.

There are two other items in clause BI-20. The first is in section BI-20(1)(b) which, as we understand it, simply duplicates and in some ways changes the extent to which arrests can be made after a change of ownership of the vessel. This is simply duplication of legislation in the sense that section 22 of the Federal Court Act already deals with the point in some detail. It is our submission that, particularly in the case of a qualification, rather than spread the same subject matter through several statutes the point should be dealt with in one statute only and consequently in any event the effect of section BI-20(1)(b) should be implemented by a change in the Federal Court Act, rather than, as we say, spreading the subject matter over various statutes.

Finally, we referred in the previous presentation to the question of granting clearances to vessels under arrest or seizure. That is presently contained in section BI-20(2) and the proposed specific wording is set forth on page 7, item 14 of the submissions, to extend the application to withhold clearance to ships under seizure and execution or seized before judgment in provincial proceedings.

There is one last item, which is that if the civil arrest proceedings remain in the maritime code the question of infringements of United States vessels' rights of passage under the Asburton and similar treaties arises. That has been specifically dealt with on page 3c by proposed item BI-20(7) to say that:

"Nothing in this Code shall be construed as creating a right to arrest of any ship while it is navigating internal waters of Canada pursuant to rights to do so acquired by Treaty."

If all the arrest provisions are moved into the Federal Court Act, the problem no longer arises.

[Traduction]

fait l'objet d'une revendication. Deuxièmement, il s'agit du droit, discrétionnaire de la Cour d'interdire des saisies subséquentes, tel un navire qui serait saisi dans un pays pour être ensuite saisi dans un autre pays par le même plaignant pour une question découlant de la même revendication. Dans le deuxième cas, la Cour devrait être investie du pouvoir discrétionnaire d'empêcher la saisie. Pour l'instant, ce n'est pas le cas et il faudrait éclaircir la question.

Troisièmement, nous éclaircissons le cas de la saisie d'un bateau appartenant au même armateur, en précisant que la priorité n'est pas l'équivalent d'un privilège maritime. La Convention traite précisément de cette question. Nous craignons qu'en vertu de la ligne 17 de la page 31, article BI-20, ce bateau appartenant au même armateur ne fasse l'objet d'un privilège maritime car on dit: «... que cette demande donne ou non naissance à un privilège maritime...». Cela laisse supposer que seule la nature de la demande détermine la priorité sur le navire, que le navire en cause appartienne ou non au même armateur. A notre avis, il faudra éclaircir cela si les membres du comité choisissent de maintenir ces dispositions dans le Code maritime plutôt que de les réintégrer dans la Loi sur la Cour fédérale comme le propose le barreau de l'Amirauté. Dans le cas de la première possibilité, nous proposons un libellé similaire; à la page 3b de notre mémoire.

Il y a deux autres paragraphes qui traitent de l'article BI-20. Tout d'abord l'alinéa BI-20(1)(b) qui, selon notre interprétation, fait double emploi et modifie les circonstances au cours desquelles des saisies peuvent avoir lieu une fois que le navire a changé de propriétaire. IL s'agit d'un dédoublement car l'article 22 de la Loi sur la Cour fédérale traite déjà de la question en détail. A notre avis, surtout lorsqu'il s'agit d'une réserve, il vaudrait mieux ne pas éparpiller la question dans diverses lois et plutôt la traiter dans une seule loi; par conséquent on devrait modifier la Loi sur la Cour fédérale pour y incorporer les dispositions contenues à l'alinéa BI-20(1)(b).

En dernier lieu, dans l'exposé précédent nous avons fait allusion à la question des congés accordés aux navires frappés d'une saisie. Ces dispositions sont actuellement contenues au paragraphe BI-20(2) et nous proposons un nouveau libellé, page 7 de notre mémoire, paragraphe 14, pour proroger la demande de retenue du congé accordé à des bateaux de saisies-exécutions ou mis sous séquestre avant que ne soit rendu un jugement par une juridiction provinciale.

Un dernier point: si les procédures de saisie civile sont conservées dans le Code maritime, cela soulèvera la question des droits de passage des navires américains en vertu du traité Asburton et d'autres traités. Nous en avons traité spécifiquement à la page 3c en proposant l'alinéa BI-20(7) dont le libellé serait:

«Rien dans le Code maritime ne peut être interprété comme donnant le droit de saisir un navire qui navigue dans les eaux intérieures du Canada en vertu des droits conférés par traités.»

Si les dispositions sur la saisie sont incorporées à la Loi sur la Cour fédérale, le problème disparaît.

[Text]

I come now to item No. 6, on page 4. That has been dealt with by Mr. Mahoney in a proposed amendment this morning, which is perfectly satisfactory and it is withdrawn.

Item No. 7 proposed the deletion of the both minor and objectionable classification of enforcement officers, bailiffs and so on.

Item No. 8 is the proposed wording to deal with the objection to search without warrant of shore premises. If an enforcement officer requires such a search without a warrant, shore premises are not going to sail, so there is no reason not to follow the ordinary provisions of law so far as shore premises are concerned.

Item 9 deals with the requirement of a certificate of designation. Mr. Langlois has raised that this afternoon and, accordingly, I withdraw item No. 9.

Item No. 10 relates to the question of whether section BI-17 deals with obstruction or hindrance creating a strict liability offence. I would refer the committee to the comments of Mr. Mahoney at page 7:66 of the proceedings of the committee where he says that he would have no objection to inserting the word "knowingly," although he was not prepared to recommend such amendment himself. In that connection we have added a proposed wording to deal with the question of whether the departure of a ship in the ordinary course of its operations could be considered to be a hindrance or obstruction of an officer, and submit the wording of item 10(b) as a solution of that problem.

Item 11 deals with the point made by Mr. Mahoney formally, that is to say that detention of a vessel may be lifted in either of two circumstances, either when the accused appears to answer the offence or when security is put up. In reading this clause, BI-19(4), it is by no means clear that such is the intent, and it is our submission that there should be an addition of the word "or" in line 30 of that subclauses, and that would clarify the point.

Item 12 deals with the very important distinction between detention of a vessel for an offence punishable by fine under the code and seizure of a vessel for the purpose of enforcing or implementing a forfeiture decreed by the act. The committee will recall that at present clause BI-19(5) uses as the method of enforcing the fine, if it is not paid, forfeiture of the ship, with the extremely drastic result that if, for example, a fine of perhaps \$10,000 is not paid due to the insolvency of the owner of the ship, then the ship will be forfeited, giving rise to great difficulties for mortgage creditors and so forth. The present Canada Shipping Act, in our submission, covers the matter of enforcement of fines quite satisfactorily in section 690, and item 12 of our submission simply proposes the amendment of BI-19(5) to implement the same mechanism—in other words, the vessel is sold by public sale, and any surplus remaining from the sale, rather than being forfeited to the crown, shall be paid over, after deduction of the amount of the fine and any costs of the sale, to the owner or mortgagee of the vessel as the case may be.

There was a discussion between Mr. Mahoney and myself at the last meeting concerning the problem of safe custody of the

[Traduction]

Je passe maintenant au paragraphe 6, page 4. M. Mahoney en a parlé dans l'amendement qu'il a proposé ce matin, lequel est tout à fait satisfaisant et nous retirons donc le nôtre.

Le paragraphe 7 propose l'abrogation de la classification négligeable et gênante des agents d'exécution, des huissiers etc.

Le paragraphe 8 propose le libellé de l'article interdisant toute perquisition sans mandat dans le cas de bâtiments amarré. Si l'agent d'exécution a besoin d'effectuer une perquisition sans mandat, le bâtiment amarré ne pourra pas prendre la mer, si bien qu'il n'y a pas de raison de ne pas mettre en application les dispositions ordinaires de la loi dans un tel cas.

Le paragraphe 9 traite du certificat d'immatriculation. M. Langlois a soulevé cette question cet après midi et nous retirons donc ce paragraphe.

Le paragraphe 10 tente de déterminer si l'obstruction ou l'empêchement dont traite l'article BI-17 créent une infraction à responsabilité directe. Je vous demanderais de vous reporter aux observations de M. Mahoney, page 7:66 du compte rendu de la séance du Comité au cours de laquelle il dit qu'il ne voit pas d'inconvénient à ajouter les mots «en connaissance de cause» même s'il n'est pas prêt à recommander lui-même cette modification. A cet égard, nous ajoutons dans le libellé, la question du départ d'un bateau qui poursuit le cours normal de sa route, ce qui pourrait être considéré par l'agent comme une obstruction ou un empêchement; le libellé proposé au paragraphe 10b est une proposition de solution à ce problème.

Le paragraphe 11 porte sur ce que vous a annoncé M. Mahoney, c'est-à-dire que l'ordonnance de rétention d'un navire peut être révoquée à deux conditions, soit que l'accusé comparaisse pour répondre de l'inculpation, soit qu'une garantie soit déposée. En lisant l'article BI-19 (4) il n'est pas du tout évident que ce soit là l'esprit de la disposition; pour cette raison, nous suggérons que le mot «ou» soit ajouté à la ligne 31 du paragraphe. Les choses seront plus claires ainsi.

Le paragraphe 12 traite de la distinction très importante qu'il faut faire entre la rétention d'un navire pour une infraction au code punissable d'une amende, et la mise sous séquestre d'un navire susceptible de confiscation en vertu du code. Le Comité sait qu'actuellement l'article BI-19(5) permet d'ordonner la confiscation si l'amende n'est pas payée; cela a donc pour terrible conséquence que si une amende d'environ \$10,000 ne peut être payée parce que l'armateur n'est pas solvable, le navire risque d'être confisqué, ce qui peut poser bien des problèmes aux créanciers hypothécaires ainsi qu'à d'autres personnes. D'après nous, l'article 690 de la loi actuelle sur la marine marchande du Canada traite déjà bien la question du paiement des amendes et c'est pourquoi, dans le paragraphe 12 de notre mémoire, nous suggérons que l'article BI-19(5) soit modifié de façon à prévoir les mêmes recours. Autrement dit, le navire pourra être vendu à un en can public et l'excédent des profits tirés de la vente devra servir à rembourser le propriétaire ou les créanciers hypothécaires, après déduction du montant de l'amende et des frais de vente, et non pas être encaissé par la couronne.

Au cours de la dernière séance, M. Mahoney et moi avons discuté du problème de la mise en lieu sûr des navires, ce sur

[Text]

vessel, and item 13 deals with that point. That is to say that a vessel under detention after the expiry of 30 days delay referred to in BI-19(5)—the Marshal can take over custody and would have authority to seek authorization of the Admiralty Court for any conservatory measures required.

I come now to item 15 in our submissions proposing a mechanism whereby other than cargo owners can seek summary dismissal for forfeiture proceedings. This is not to say, of course, that such proceedings would succeed, but that if a cargo owner is entitled to seek summary dismissal, there would not be any arguable reason why anybody else with a case for summary dismissal should not be able to move it.

Item 16 deals with the question of the giving of bail, and this has been dealt with by Mr. Langlois. It deals with the question of putting up security during forfeiture cases. Evidently that would amount to the obligation on the part of an owner, accused of an offence giving rise to forfeiture, to put up bail for the entire value of the vessel. Such an owner would still be subject to drastic penalties of losing such bail in the event that the accusation is maintained and he is convicted. But to me it seems unreasonable that an owner who may be able to defeat such an accusation, particularly now that the offence in accordance with the proposed amendment to clause BII-8 by Mr. Mahoney is one where *mens rea* is very clearly in issue, that knowledge has to be proved, it seems unreasonable to detain a vessel or seek to keep a vessel under seizure and unable to trade during the hearing of the case.

Item 17 deals with the proposed wording to permit the Marshal in seizure cases to take conservatory measures, the reason being that clause BI-21(2) which is supposed to have that effect seems to be unclear as to whether it is really effective to permit the Marshal to take such action.

Item 18 of the submissions deals with the very important matter of notice, in other words it is all very well to give the mortgagee 30 days in which to intervene or take proceedings to prove that he had nothing to do with the cause of the forfeiture, but if the 30 days go by or expire without the mortgagee having taken such proceedings, the present case law on cognate legislation is quite clear that that is just too bad. It seems therefore reasonable to provide for a similar sort of notice to those carried out in ship sales. The 1967 Lien Convention proposes the notification of the ship's registry which is often a convenient method whereby a mortgagee can learn of proceedings affecting his interest in a vessel. The other customary method is publication of notices in trade papers. Item 18 in our submission deals with that method of giving notice.

Secondly, there remains a serious problem raised before and to which Mr. Mahoney made no response, and that is that under the present case law the right to intervene and claim an interest in the ship is limited to an interest which arose prior to the cause of forfeiture, and to deal with the possibility that, for example, a mortgage is put on a vessel after the cause of forfeiture has arisen, but before a seizure, the wording of the proposed amendment is made at the bottom of page 9 of the

[Traduction]

quoi porte le paragraphe 13. Un navire retenu après l'expiration du délai de trente jours, prévu par l'article BI-19(5), peut être gardé par le prévôt qui a le pouvoir de demander à la Cour d'Amirauté l'autorisation de prendre certaines mesures de préservation.

J'en arrive maintenant au paragraphe 15 dans lequel nous suggérons un mécanisme qui permettra à des personnes autres que les propriétaires des cargaisons de demander le renvoi immédiat des procédures de confiscation. Bien entendu, la requête ne serait pas acceptée automatiquement, mais si le propriétaire de la cargaison a le droit d'en présenter une, nous ne voyons pas pourquoi un autre intéressé ne pourrait pas faire de même s'il peut justifier sa demande.

Dans le paragraphe 16, il est question des cautions, du dépôt de garanties en cas de confiscation, ce dont vous a parlé M. Langlois. Cela signifie évidemment que l'armateur, accusé d'une infraction rendant passible de confiscation, est obligé de déposer une caution dont le montant correspond à la valeur du navire. L'armateur serait tout de même susceptible de perdre cette caution au cas où on maintiendrait l'accusation et qu'on le reconnaîtrait coupable. Si un armateur était capable de prouver son innocence, surtout que d'après la modification apportée à l'article BII-8, par M. Mahoney, il y a infraction si on arrive à prouver l'intention criminelle, il serait exagéré de retenir un navire ou de chercher à le garder sous séquestre et donc l'empêcher de voyager pendant toute la durée des audiences.

Le libellé proposé par le paragraphe 17 autorise le prévôt à prendre des mesures de préservation dans le cas de mise sous séquestre, puisque l'article BI-21(2), censé avoir cette signification, ne précise pas vraiment s'il est utile que le prévôt soit autorisé à prendre de telles mesures.

Au paragraphe 18, il est question d'avis, point très important. C'est très bien de laisser au créancier hypothécaire 30 jours pour intervenir ou pour prouver qu'il n'a rien à voir avec le motif de la confiscation, mais si ce délai s'écoule avant que des procédures n'aient été entreprises, la jurisprudence dit simplement que l'intéressé n'a plus aucun recours. Il est donc logique de demander qu'avis soit donné tout comme on le fait pour les ventes de navires. La convention de 1967 sur les privilèges propose que le bureau d'enregistrement d'un navire soit averti puisque c'est là le moyen le plus simple, pour un créancier hypothécaire, d'apprendre que certaines procédures pourraient bien toucher son intérêt dans un navire donné. L'autre méthode habituelle, c'est la publication des avis dans les journaux commerciaux. C'est de cette méthode dont il est question au paragraphe 18.

Un problème grave demeure toutefois; on en a déjà parlé, mais M. Mahoney n'en a pas touché mot. D'après la jurisprudence actuelle, on ne peut faire valoir que les droits sur un navire acquis avant l'incident ayant entraîné une confiscation. Grâce à cet amendement, on pourrait prévoir les cas où quelqu'un acquiert une hypothèque pour un navire après l'incident risquant d'entraîner la confiscation, mais avant la mise sous séquestre. Comme vous pouvez le lire au bas de la page 9

[Text]

submissions, and is simply to insert the words "... whether arising before or after the incident giving rise to forfeiture."

Item 19 deals simply with procedural aspects of the application of mortgagees or other interested parties. The point is that clause BI-24 contains rather detailed procedural provisions which are copied from the Customs Act. The problem is that that procedure is a very narrow restrictive one. It appears to purport to be complete and may be useful in the ordinary Customs Act case, perhaps dealing with an automobile; but it seems that where, for example, a mortgagee, with a mortgage possibly for several million dollars on a vessel, suddenly gets notice that there are forfeiture proceedings, the least he might expect to be able to avail himself of are such typical procedural matters as examinations for discovery. There is no provision of the sort in the clause as it presently reads and one would hate to come into court on a multimillion dollar case rather innocent of what the proof is to be put up by the other side.

Our submission is that the provisions of the admiralty practice, presently used for interventions by interested parties as to how the proceeds of sale of a ship should be used, would simply leave it to the discretion of the court as to the procedure to be followed. The procedure is defined by motions for directions, at which point the interested parties could seek such provisions, for example, as discoveries.

Item 20 of the submissions deals with the problem that forfeitures of vessels can take place under other statutes in the Maritime Code, such as the Narcotics Act or the Customs Act. In view of the financial interest at stake, it is our submission that clause BI-24 be amended in such a manner as to provide the remedies in the Maritime Code which are already somewhat more extensive than those in the other acts, for all forfeiture relating to vessels.

Item 21 deals with the matter of making proof by deposition. It is our view that the provisions of BI-39 are applicable not only to criminal proceedings but also to civil proceedings, and that the proposed clause is a useful one in terms of facilitating proof by persons abroad, but that it should be changed by adding provisions similar to those of the business records provisions of the Canada Evidence Act—that is to require that reasonable notice be given to the opposite party before proof by deposition be made rather than by a live witness who can be cross-examined.

Item 22 has been dealt with by Mr. Mahoney, and consequently we withdraw that point.

Item 23 deals with the seizure of a ship's certificate of registry. It is our submission that whether criminal, penal or civil proceedings are involved, there are clearly established methods of enforcement, whether against Canadian or foreign ships, and consequently while in Canadian waters the lien or other seizure should not take place on certificates of registry, whether they be of Canadian or foreign vessels.

[Traduction]

du mémoire, l'amendement ajoute tout simplement les mots qui suivent: «... qu'il ait été acquis avant ou après l'incident pouvant donner lieu à une confiscation».

Le paragraphe 19 traite tout simplement des procédures de présentation des requêtes par les créanciers hypothécaires et les autres parties intéressées. Ces procédures sont décrites dans l'article BI-24 qui s'inspire de la Loi sur les douanes. Le problème, c'est qu'elles ne laissent pas beaucoup de latitude. Peut-être qu'en ce qui concerne l'application de la loi sur les douanes, celles-ci sont bien utiles et complètes, par exemple pour une automobile, mais lorsqu'il est question d'une hypothèque de plusieurs millions de dollars sur un navire et qu'un créancier est soudainement avisé que des procédures de confiscation ont été engagées, il doit sûrement compter pouvoir être mis au courant des détails de la procédure, par exemple des faits. Le libellé actuel de l'article ne prévoit pas du tout cela; or, je suis certain que personne n'aimerait se présenter devant les tribunaux, des millions de dollars étant en cause, en ignorant tout de la preuve présentée par l'autre partie.

Les dispositions impliquant la cour d'amirauté, actuellement invoquées par les parties intéressées, lorsqu'elles veulent participer à la dépense des profits tirés d'un navire, devraient à notre avis, laisser le tribunal tout à fait libre de décider des procédures à suivre. La procédure est déterminée par les motions de directive, au moment où les parties intéressées peuvent faire valoir les dispositions traitant par exemple de la communication des faits.

Le paragraphe 20 règle le problème des confiscations de navire qui peuvent se faire en vertu d'autres statuts du Code maritime, par exemple de la Loi sur les stupéfiants ou de la Loi sur les douanes. Étant donné les intérêts financiers en jeu, nous croyons que l'article BI-24 devrait être modifié afin de prévoir en matière de confiscation de navires, dans le Code maritime, des recours plus importants que ceux qui sont prévus par les autres lois.

Dans le paragraphe 21, on parle des dépositions recevables en preuve. D'après nous, les dispositions de l'article BI-39 s'appliquent non seulement aux procédures pénales, mais également aux procédures civiles. En outre, cet article peut être très utile puisqu'il peut faciliter l'admission en preuve des dépositions des personnes qui se trouvent à l'étranger, mais il faudrait y ajouter des dispositions semblables à celles de la loi sur la preuve au Canada pour ce qui est des écritures commerciales. C'est-à-dire que la partie qui souhaite faire admettre en preuve une déposition au lieu de citer un témoin en chair et en os qui pourrait être contre-interrogé doit en aviser l'autre parti dans un délai raisonnable.

M. Mahoney vous a déjà parlé du paragraphe 22 que nous laissons donc tomber.

Au paragraphe 23, il est question de la mise sous séquestre du certificat d'immatriculation d'un navire. À notre avis, que les procédures soient de nature criminelle, pénale ou civile, les modes d'application sont clairement énoncés, que le navire soit canadien ou étranger; par conséquent, lorsqu'un navire se trouve dans des eaux canadiennes, on ne peut faire valoir un privilège en demandant la rétention ou autre forme de saisie des certificats d'immatriculation.

[Text]

Item 24 deals with the use of the words "in exercise of a belligerent right" in relation to the flying of false colours. It is our submission that the words are unnecessary. The matter was fully discussed in the last presentation, and I shall pass over that one for the moment.

Item 25 is the first item dealing with the registration of ships and registry provisions. We welcome the proposal by Mr. Mahoney that there is going to be specific control on sales by trustees. There does seem to be a serious difficulty, however, in Mr. Mahoney's proposed amendment to clause BII-52(2). That is that the trust instrument must be in prescribed form.

I have nothing in the written submissions on this point because it came up only this morning, but if someone creates a trust by will which affects a vessel it is rather optimistic to assume that the will is going to be in a prescribed form. Provided that the trust instrument is filed and that there is, in fact, an expressed power to sell, that would seem to be sufficient for the purposes of Mr. Mahoney's amendment; and consequently I would submit that the words "in prescribed form" in Mr. Mahoney's draft amendment be deleted.

I must say that I am not familiar with the Torrens system, but it is my understanding that in that system you have two documents: you have the trust instruments; and you have a vesting deed. Perhaps consideration might be given to that system, simply to have the trustee appear on the registry by the use of the vesting deed, period, and leave the matter of the trustee's power to sell to be an internal one between himself and the beneficiaries.

In accordance with that proposal, we have made certain submissions, items 25 and following—and, in effect, number 37—to propose that, in effect, the present system remain and that no notice of a trust be entered on the registry. That is the system which appears to have worked well in Commonwealth registry jurisdictions and may further improve the situation which Mr. Mahoney proposes to deal with in his amendment to BII-52(2).

There is one relatively minor point dealing with sales between joint owners. That is clause BII-13. At present sales by joint owners are prohibited in that the joint owners cannot dispose of their interests separately and cannot do so even when they are represented by a trustee. In the first place, the trustee aspects appear to conflict with the provisions dealing with sales by trustees. Why beneficiaries behind a trustee on the register, in effect, should be prevented from buying and selling interests between themselves is really quite unfathomable, particularly when there is a well-known method of financing called equipment trust financing, by way of alienable certificates of interest in a trust which owns equipment. This is very well known in the railway field, and I believe it is known to some extent in the marine field.

As clause BII-13 presently reads, this is ruled out entirely for no clear reason. So it is our submission—this is what item 27, in our submission, deals with—that the reference to whether or not they are represented by a trustee in connection with

[Traduction]

Le paragraphe 24 explique l'emploi des mots «exerçant un droit de belligérance» lorsqu'un navire arbore le mauvais pavillon. D'après nous, ces mots sont superflus. Comme on en a longuement discuté la dernière fois, je ne m'étendrai pas là-dessus maintenant.

Le paragraphe 25 est le premier qui traite des dispositions visant l'enregistrement des navires. Nous sommes heureux de la suggestion de M. Mahoney voulant que des fiduciaires contrôlent les ventes. L'amendement suggéré par M. Mahoney pour l'article BII-52(2) semble toutefois poser des problèmes graves. Puisqu'il stipule que l'acte de fiducie doit être rédigé conformément aux normes.

Vous ne trouverez rien sur ce qui va suivre dans le mémoire, puisque l'on en a parlé ce matin. Si on crée par testament une fiducie qui touche les intérêts d'un navire, on peut s'attendre que le testament respecte les normes prescrites. Si l'acte de fiducie est déposé et qu'on a bel et bien fait connaître son intention de vendre, je ne crois pas que l'amendement de M. Mahoney soit nécessaire. Par conséquent, je suggère qu'on laisse tomber les mots «conforme aux normes».

Je ne connais pas très bien le système Torrens, mais il semble qu'il compore deux documents: L'acte de fiducie et l'acte d'attribution. Peut-être pourrait on s'inspirer de cela et se servir de l'acte d'attribution pour consigner le nom du fiduciaire au registre, tout simplement; quant au pouvoir de vente, qu'il soit convenu entre le fiduciaire lui-même et ses bénéficiaires.

Suite à cette suggestion, nous proposons les paragraphes 25 et suivants de même que le paragraphe 37, en faveur du maintien du système actuel, sans qu'aucun avis de fiducie ne soit inscrit au registre. Le système semble avoir été très efficace pour tous les gouvernements du Commonwealth et il aidera peut-être à régler le problème qu'entendait résoudre M. Mahoney par son amendement visant l'article BII-52(2).

L'article BII-13, relativement peu important, régit les ventes entre copropriétaires. A l'heure actuelle, ces ventes sont interdites puisque les copropriétaires indivis ne peuvent disposer séparément de leurs intérêts, même s'ils sont représentés par un fiduciaire. Au premier abord, cette disposition semble aller à l'encontre de celles qui régissent les ventes faites par fiduciaires. La raison pour laquelle des bénéficiaires représentés par une fiduciaire inscrit au registre ne pourraient pas se revendre et se racheter entre eux leurs intrêts reste mystérieuse, surtout lorsqu'il existe une méthode de financement fort connue qu'on appelle le financement garanti du matériel en fidéicommis, c'est-à-dire qu'on a des titres de propriété aliénables dans une fiducie qui possède ce matériel. C'est la méthode la plus courante chez les sociétés de chemin de fer et je crois qu'elle est également connue dans le domaine maritime.

D'après le libellé actuel de l'article BII-13, on exclut carrément cette possibilité sans en donner la raison. A notre avis, et c'est là la raison d'être du paragraphe 27, on devrait faire disparaître l'allusion à la représentation par un fiduciaire lors

[Text]

sales by joint owners should be deleted, and that in addition, if one of a number of joint owners wishes to dispose of his interest to another of a number of joint owners, they should be able to do so between themselves without having to have the concurrence of the rest of the group.

Item 28 deals with a problem of particular concern to the Dominion Marine Association, and that is the ownership by a Canadian corporation of a ship under a foreign flag. It is perfectly permissible at present. If you go through some paperwork in terms of incorporating a company, you can still do so. The association reiterates its submission that, since you can get the same economic effect of being able to own a foreign vessel, the ritual paperwork to do so is really unnecessary and, in consequence, in clause BII-15, the word "shall" in the second-last line should be replaced by "may" so as to permit Canadian corporations to own vessels of foreign flag directly rather than through other corporations.

Item 29, I must confess, represents something of a misapprehension on my part. The point is that the right to own ships under clause BII-19(1)(a) is limited to "Canadian citizens domiciled in a province". For a small craft it is also limited in the same way. It turns out that the Interpretation Act defines "province" as including the territories of the Yukon and Northwest Territories. As Mr. Mahoney stated this morning, it is hoped that the industry as a whole would become familiar with this statute. It would certainly become very much misled if the actual meaning of this subclause is dependent on an obscure section of the Interpretation Act. It is our submission that the words "domiciled in a province" should be deleted in both cases and that it should simply say "Canadian citizens." It will make it clear that persons living or domiciled in the territories are eligible. It really seems quite extraordinary that a Canadian citizen who happens to be living or domiciled abroad should be deprived of a right of citizenship, that is the right to own a Canadian flag ship, which is the effect of the bill as it presently stands.

The next item also refers to qualifications of ownership. We previously raised the point that directors must be resident in Canada, whereas officers of a Canadian ship-owning corporation must be "ordinarily resident in Canada." Mr. Mahoney confessed that he did not understand the difference between the two. We do not either, except ordinarily it is some sort of restriction on residents, and if the sponsors of the bill do not understand what it means it is our submission that the problem be deleted and the word "ordinarily" be removed in both places relating to ships and to Canadian registered small craft.

The next item also deals with trustees. I should go back for a moment and say that under clause BI-19 it is clear that a corporation can be eligible to own ships notwithstanding that it is 100 per cent beneficially owned—that is to say, the corporation—by foreigners. As long as the officers and directors

[Traduction]

d'une vente entre copropriétaires; de plus, si l'un des copropriétaires désire disposer de son intérêt au profit de certains autres copropriétaires, il devrait pouvoir le faire sans devoir obtenir l'approbation des autres.

Le poste 28 traite des cas où une société canadienne est propriétaire d'un navire battant pavillon étranger, problème particulièrement important pour la *Dominion Marine Association*. A l'heure actuelle, cela est tout à fait permis. Si vous remplissez les documents en vue de constituer une société, vous pouvez le faire. Comme le fait d'être propriétaire d'un navire étranger procure les mêmes avantages économiques, les procédures administratives pour ce faire sont vraiment inutiles et, par conséquent, l'Association demande de nouveau qu'à l'article BII-15 du texte anglais, le mot «shall», à l'avant dernière ligne, soit remplacé par le mot «may» de façon à permettre aux sociétés canadiennes d'être propriétaires de navires battant pavillon étranger, et ce directement plutôt que par l'intermédiaire d'autres sociétés.

Le poste 29, je dois l'avouer, découle d'une méprise de ma part. Le problème c'est que en vertu de l'alinéa BII-19 (1) a) le droit d'être propriétaire de navires, est réservé aux «citoyens canadiens domiciliés dans une province». La restriction est également valable dans le cas des petites embarcations. Or, il se trouve que, selon la Loi d'interprétation, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest sont inclus dans la définition du mot «province». Comme l'a expliqué M. Mahoney ce matin, il est à souhaiter que toute l'industrie se familiarise avec cette loi. Ce serait une grave occasion d'erreur que de faire défendre le sens d'un article obscur de la Loi d'interprétation. Nous proposons, dans les deux cas, de supprimer les mots «domiciliés dans une province» pour terminer la phrase après «citoyens canadiens». Il serait clair que les personnes qui résident ou sont domiciliées dans les Territoires sont admissibles. Il semble vraiment étonnant qu'un citoyen canadien qui réside ou est domicilié à l'étranger soit privé d'un droit que lui procure sa citoyenneté, c'est-à-dire du droit d'être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien; c'est pourtant, l'un des effets du projet de la loi, dans sa forme actuelle.

Le poste suivant porte également sur les conditions requises pour être propriétaire d'un navire. Nous avons déjà fait valoir que les administrateurs doivent résider au Canada, alors que les dirigeants d'une société canadienne propriétaire de navires doivent «résider habituellement au Canada». M. Mahoney a avoué qu'il ne comprenait pas la différence entre les deux. Nous ne la comprenons pas non plus, sauf que le mot «habituellement» impose une certaine restriction aux résidents, si les promoteurs de ce projet de loi ne comprennent pas ce que cela signifie, le problème devrait être réglé en retranchant le mot «habituellement» aux deux endroits où il est question des navires et petites embarcations immatriculés sous pavillon canadien.

Le poste suivant traite également des fiduciaires. J'aimerais revenir en arrière un instant pour dire qu'en vertu de l'article BI-19, il est clair qu'une société peut être propriétaire d'un navire même si elle est possédée à 100 p. 100, c'est-à-dire la société, par des étrangers. Pourvu que les dirigeants et les

[Text]

qualify and the Canadian corporation itself is incorporated in Canada, then the corporation can be eligible to own Canadian ships. The parallel between that and trustees would seem to be close, in the sense that if the trustee is a Canadian citizen it should not be a cause of disqualification that one or more beneficiaries may not be Canadian citizens. One could envisage estate situations where there may well be foreigners who are ultimately beneficiaries of a trust affecting a vessel. On this basis it is submitted that clause BII-20 simply be amended to require only that the trustee be a Canadian. Again, the equivalent trust situation will create a problem here, because if you have negotiable certificates, however, as a possible financing mechanism, if the holding of such certificates by foreigners becomes a cause of forfeiture, effectively this method of financing will be completely excluded. The Americans ran into this problem some years ago and had to produce emergency legislation to cope with it. If the trustee is a Canadian and, consequently, responsive to Canadian laws, there would not seem to be the need to have the same restriction on beneficiaries.

Items 32 and 33 deal with the central registry point. I would like to say at this point that in our view there are two aspects. Even if the bill purports to set up a series of local registries or places, that is to say where deeds can be effectively filed, there is one other thing that is absolutely essential to make the system workable; that is, not only that a local deputy registrar be authorized to receive the deed but that he be authorized to issue documents immediately confirming that the deed has been entered without conflicting interest.

As the proposed amendment by Mr. Mahoney stands, that is not the case. I am speaking now of the proposed amendment to clause BII-27. That proposed amendment goes a very long way towards continuing to leave us with a workable system. In our submission the importance of a deputy registrar with whom a deed is filed being able to issue a certificate is so great that it is absolutely essential to the possibility, as I said, of being able to effect proper closings. If you have, for example, a purchase of a vessel financed by mortgage, the mortgagee is not going to want to advance money until he knows that the vessel has been bought and his mortgage properly recorded against her. At the same time, the vendor is not going to want to sell until he gets his money. This is particularly important in import transactions from foreign countries where the vendor is also obliged to delete his vessel from the foreign registry.

Senator van Roggen: May I remind the witness of Mr. Mahoney's testimony this morning, when he specifically said, of course, that a document is only filed in Ottawa, it is only received. In your testimony in the last couple of minutes you have several times made reference to a document being filed in the deputy registrar's office. I wish to reiterate the fact that it is not a filing point, but rather only a receiving depot.

[Traduction]

administrateurs remplissent les conditions requises et que la corporation canadienne soit elle-même constituée en société au Canada, la corporation est admissible à devenir propriétaire d'un navire canadien. Ce cas s'apparente de très près à celui des fiduciaires, en ce sens que si le fiduciaire est citoyen canadien, le fait que l'un ou plusieurs des bénéficiaires ne soient pas citoyens canadiens ne devrait pas constituer un motif de non-admissibilité. On peut imaginer des situations, où, en fin de compte, des étrangers pourraient fort bien être bénéficiaires d'un contrat de fiducie relatif à un navire. Sur cette base, nous proposons que l'article BII-20 soit amendé de façon que l'on exige simplement que le fiduciaire soit Canadien. Encore là, la situation équivalente en ce qui concerne la fiducie occasionnera un problème, car dans le cas où le financement se ferait au moyen de certificats négociables, si la détention de ces certificats par des étrangers constitue un motif de confiscation cette méthode de financement devrait effectivement être complètement exclue. Les Américains ont fait face à ce problème il y a quelques années, et ils ont dû adopter une loi d'urgence pour le régler. Si le fiduciaire est Canadien et que, par conséquent, il est assujéti aux lois canadiennes, il semble qu'on aurait besoin d'une telle restriction en ce qui concerne le bénéficiaire.

Les numéros 32 et 33 sont en rapport avec la question du bureau d'enregistrement central. J'aimerais signaler qu'à notre avis il y a deux volets à ce problème. Même si le projet de loi prévoit l'établissement d'un réseau de bureaux d'enregistrement locaux; c'est-à-dire d'endroits où les actes pourront effectivement être déposés, et il y a une autre chose qui est absolument essentielle pour rendre le système efficace, à savoir que les sous-conservateurs devraient non seulement être habilités à recevoir les actes, mais également à émettre immédiatement les documents confirmant que l'acte a été inscrit sans que cela ne donne lieu à des conflits d'intérêts.

Dans sa forme actuelle, l'amendement proposé par M. Mahoney ne permet pas cela. Je veux parler d'un amendement proposé à l'article BII-27. Cet amendement proposé fait beaucoup pour rendre le système efficace. A notre avis, il est tellement important que les sous-conservateurs à qui l'on peut remettre un acte aient le pouvoir d'émettre des certificats, que cela nous semble essentiel pour qu'il y ait possibilité, comme je l'ai dit, de fermer le dossier. Par exemple, dans le cas de l'achat d'un navire financé au moyen d'un prêt hypothécaire, le créancier n'acceptera pas de prêter l'argent tant qu'il n'aura pas eu l'assurance que le navire a été acheté et que l'hypothèque sur celui-ci a été enregistrée en bonne et due forme. De même, le vendeur n'acceptera pas de vendre tant qu'il n'aura pas touché l'argent. Cela est particulièrement important dans le cas de l'achat d'un navire étranger, puisque le vendeur est alors obligé de rayer son navire du registre étranger.

Le sénateur van Roggen: Puis-je rappeler au témoin que M. Mahoney, dans son témoignage de ce matin, a précisément déclaré que les documents étaient simplement déposés à Ottawa. Depuis les quelques dernières minutes, vous avez parlé, à plusieurs reprises, de documents déposés au bureau du sous-conservateur. Je veux vous rappeler qu'il ne s'agit pas

[Text]

Mr. Barry: You are correct, senator, and that simply reinforces the point that unless the stamp which the deputy registrar puts on becomes the criterion as to whether the registry is working in the usual sense of, I suppose, first come first served, the first person to enter his deed has title, then unless that is the case, and the discussion of the stamp suggested that it was, we are in an even worse position. However, what I was leading up to was to say that unless an immediate transcription of registry, or other certification as to the clear registration of the deed, becomes available, the system will remain unworkable. That seems to me to of necessity mean that the local registrar have in his control a registry, because there is evidently going to be some potential time delay between the time he receives the deed and forwards it to the central office and the time the central office receives it. Unless we are to rely on the memory of the local deputy registrar, we will remain in an impossible position. If we have a computer and if the computer works—and I think it is fair to say that the federal government's experience, for example, with Air Canada is not encouraging in that regard—then perhaps at very great cost we would be able to stay in the same position that we are in now. However, these seem to be a very large number of "if's" and perhaps we should wait until the Department of Transport study sees the light of day before being able to conclude whether it will work, at enormous expense.

The proposals that we have made in our submission in items 32 and 33 are directed to providing that the document be filed in the local registry and that, moreover, certification be available from the deputy registrar in the local registry.

Another point arises in connection with this particular problem, of export sales. At present most western countries, I believe nearly all ship-owning countries, can get their consular officials involved in ship sale closing. In other words, if you are importing a ship into Canada from a foreign country, you can get a certificate from the consul of the exporting country, who will confirm instantaneously the status on the foreign ship registry in Canada so that there could be an instantaneous transfer from foreign registry to Canadian registry. At present this does not seem to be available in the opposite direction. The Canadian consular officials are never brought into the picture with the Canadian ship registry and this causes serious problems if one tries to export a ship which is subject to mortgage. Item 33 deals with that point.

Items 34 and 35 deal with two aspects of deletion of ships and construction from the construction registry. Those two points were dealt with in the previous testimony.

[Traduction]

d'un endroit de dépôt, mais plutôt d'un simple lieu de réception.

M. Barry: C'est juste, sénateur, et cela ne fait que renforcer l'argument selon lequel, à moins que le timbre apposé par le sous-conservateur ne permette de déterminer si le bureau d'enregistrement fonctionne selon le principe habituel, je suppose, du premier arrivé, premier servi, en ce sens que la première personne à déposer son acte est celle qui a droit au titre, alors, à moins que ce ne soit le cas, ce qui ne semble pas être ressorti de la discussion à ce sujet, nous sommes dans une position plus grave encore. Bref, je voulais dire que s'il est impossible d'obtenir une transcription immédiate du registre, ou une autre forme de certification de l'enregistrement précis de l'acte, le système demeurera inefficace. Cela me semble nécessaire pour que le sous-conservateur ait le contrôle du registre, car il est évident qu'il pourrait s'écouler un certain temps entre la date de réception de l'acte par le bureau local et le moment où le bureau central recevra le même acte du bureau local. À moins que nous ne puissions nous fier à la mémoire du sous-conservateur local, nous demeurerons dans une situation intenable. Si nous disposons d'un ordinateur, et que celui-ci fonctionne—et je crois qu'il y a lieu d'admettre que l'expérience du gouvernement fédéral à cet égard, dans le cas d'Air Canada par exemple, n'est pas encourageante—peut-être pourrions-nous, à grands frais, maintenir la situation actuelle. Toutefois, il semble y avoir un nombre considérable de «si», et peut-être devrions-nous attendre que l'étude du Ministère des Transports soit achevée avant de conclure si le tout fonctionnera, compte tenu des coûts énormes.

Les propositions que nous avons formulées dans notre mémoire, aux paragraphes 32 et 33, visent à permettre que les documents soient déposés au bureau d'enregistrement local et que, en outre, le sous-conservateur du bureau d'enregistrement local soit habilité à émettre des certificats.

En rapport avec cet aspect particulier, un autre problème se pose, celui des ventes à d'autres pays. À l'heure actuelle, dans la plupart des pays occidentaux, dans presque tous les pays qui possèdent des navires, je crois, on peut faire intervenir les représentants consulaires lors de la conclusion d'une vente de navire. En d'autres termes, si vous importez au Canada un navire en provenance d'un pays étranger, vous pouvez obtenir du consul du pays exportateur un certificat confirmant immédiatement le statut du registre du navire étranger au Canada, de sorte qu'il est possible d'effectuer un transfert immédiat du registre étranger au registre canadien. À l'heure actuelle, il ne semble pas que l'inverse puisse se faire. Les représentants consulaires canadiens n'interviennent jamais dans la procédure d'enregistrement des navires canadiens, ce qui entraîne de graves problèmes lorsque quelqu'un désire exporter un navire assujéti à une hypothèque. Le paragraphe 33 traite de cette question.

Les paragraphes 34 et 35 traitent de deux aspects de la question du retrait des navires en construction du registre de construction. Ces deux aspects ont été examinés aux cours du précédent témoignage.

[Text]

Item 36 is to the same effect. Item 37 has been dealt with by Mr. Mahoney in a proposed amendment this morning and, consequently, can be withdrawn.

Item 38 deals with another proposed amendment by Mr. Mahoney which, in our view, is not effective. Item 38 refers to the working of the present section 74 of the Canada Shipping Act which I believe Mr. Mahoney stated it is the intention effectively to reproduce in section BII-10. It is our submission that his proposed amendment is ineffective, because it simply reads:

Interests arising under contract or other equitable interests may be enforced by or against owners and mortgagees of ships in respect of their interests therein in the same manner as in respect of any other personal property.

In our submission, that omits the crucial part of the present section 74 of the Canada Shipping Act, which provides that this is without prejudice to the powers of disposition and giving receipts conferred by the act on registered owners, which is an absolutely essential provision. It is our submission, therefore, that the existing wording be retained in the bill in the manner set forth on page 19 of the submissions.

The last item, No. 39, deals with the matter of orders of stay. Mr. Langlois has dealt with that and I would withdraw item 39 of our submissions.

I have no further submissions, Mr. Chairman.

The Deputy Chairman: Thank you very much, Mr. Barry. We should sit tonight, but Mr. Purvis is here from the Department of National Revenue. I suppose all members of the committee have read his letter. Rather than asking him to return tonight or tomorrow, could we deal with that letter, and if any member has questions to ask of Mr. Purvis, he is here to answer.

Senator Langlois: Mr. Chairman, will this letter be reproduced in the proceedings of the committee?

The Deputy Chairman: That has been done. You might read the first two paragraphs, which give the whole story, and then if there are questions Mr. Purvis will be ready to answer them. This has to do with the cost of administering the existing registry system. Are there any questions from members of the committee with respect to that?

Senator Langlois: Are all your employees working on the system part-time employees?

Mr. H. F. Purvis, Chief, Operational Policy, Customs & Excise, Department of National Revenue: Yes, I would say that the majority of them are. Then we have a few specific ports at which the registration duties are quite heavy and, of course, there are men assigned to these on a full-time basis.

[Traduction]

Le paragraphe 36 a la même portée. le problème dont il est question au paragraphe 37 a été, réglé par un amendement que M. Mahoney a proposé ce matin, et, par conséquent, on peut le retirer.

Le paragraphe 38 porte sur un autre amendement proposé par M. Mahoney, lequel amendement, à notre avis, n'est pas valable. Le paragraphe 38 a trait au libellé de l'actuel article 74 de la Loi sur la marine marchande du Canada, article que, selon M. Mahoney, d'après ce qu'il a déclaré, on a, je crois, effectivement l'intention de reproduire à l'article BII-10. Nous sommes d'avis que son amendement proposé ne permettrait pas, d'atteindre l'objectif visé puisqu'il est libellé en ces termes:

Les droits nés d'un contrat ou autres intérêts en *equity* sont exercés par ou contre les propriétaires et les créanciers hypothécaires de navires à l'égard de leur intérêt dans ledit navire, de la même manière qu'à l'égard de tous les autres biens meubles.

A notre avis, on omet ainsi la partie la plus importante de l'actuel article 74 de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui prévoit que cela est sans préjudice des pouvoirs de disposer et de donner quittance conférés par la présente loi aux propriétaires enregistrés, ce qui constitue une disposition essentielle. C'est pourquoi nous croyons que le libellé actuel devrait être maintenu dans le projet de loi de la façon établie à la page 19 des recommandations.

Le dernier article, le n° 39, traite de la question des ordonnances de suspension. M. Langlois ayant traité de cette question, je retire le poste 39 de nos recommandations.

Je n'ai pas d'autres recommandations à formuler, monsieur le président.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Barry. Nous devrions siéger ce soir, mais M. Purvis, du ministère du Revenu national, est ici parmi nous. Je suppose que tous les membres du Comité ont lu sa lettre. Plutôt que de lui demander de revenir ce soir ou demain, nous pourrions aborder la question faisant l'objet de cette lettre, et si certains d'entre vous ont des questions à poser à M. Purvis, il pourra y répondre.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, cette lettre figurera-t-elle dans un procès-verbal des séances du Comité?

Le vice-président: Elle y figure déjà. Vous pouvez lire les deux premiers paragraphes, qui en résument bien tout le contenu, et si vous avez des questions à poser, M. Purvis y répondra volontiers. Cette lettre porte sur le coût d'administration de l'actuel système d'immatriculation. Les membres du Comité ont-ils des questions à poser à ce sujet?

Le sénateur Langlois: Vos employés travaillent-ils tous à temps partiel?

M. H. F. Purvis, chef, politique opérations, douanes et accise, ministère du Revenu national: Oui, je dirais que c'est le cas pour la majorité d'entre eux. Nous avons ensuite certains ports très précis où les fonctions d'enregistrement sont assez chargées et, bien sûr, des hommes y sont affectés à plein temps.

[Text]

Senator Langlois: Could you name these ports, please?

Mr. Purvis: Vancouver would be one; Toronto, Montreal—and I may have just a couple more here. I believe in the maritimes we have at least one location, or perhaps two. I think I have the information right here. Can I go by province rather than by location?

Senator van Roggen: Certainly.

Mr. Purvis: We estimate we have two men full time on the work in the province of Nova Scotia; we have one in Newfoundland; one in New Brunswick; and one in Quebec.

Senator van Roggen: These are permanent and full-time?

Mr. Purvis: Yes, they are, but not necessarily in the same port. Then we have one in Ontario, and five in B.C.

Senator Burchill: What about Prince Edward Island?

Mr. Purvis: I do not have it listed here. I would like to add that while I have indicated a number of people who are more or less employed full-time on this work, they do on many occasions, particularly during slack periods, have other assigned duties to take care of, so their full-time is not spent, on an annual basis, in registration and licensing activity.

The Chairman: Are there any other questions on that?

Senator van Roggen: I do not know if this concerns other members of the committee as much as it concerns me, but this whole concept of a central registry is very fundamental, having regard to the recommendations that we will be making, so I wonder if the present witness might be able to provide us in the next day or two with some statistical information, if it is readily available, on the number of transactions at these different principal ports, the ones you named here. It might be interesting to have those figures before us on an annual basis. I am referring to the main offices where they have these men on more or less full-time duty.

The Deputy Chairman: You mean, this information for the last year for which it is available?

Senator van Roggen: Yes.

Mr. Purvis: For the past year.

Senator van Roggen: Well, depending on the sort of records you keep and what you may have in your files.

Mr. Purvis: We have a pretty accurate record of these transactions, and if we do not have them all, the Ministry of Transport people do in fact have what we might not have. When would you require these for—tomorrow?

The Deputy Chairman: Could you get them for us for tomorrow?

Mr. Purvis: If I do not have to appear here tomorrow I could have them for you by tomorrow afternoon.

Senator Bonnell: I move that the committee adjourn until 8 o'clock this evening.

[Traduction]

Le sénateur Langlois: Pourriez-vous nous nommer ces ports, s'il-vous-plaît?

M. Purvis: Citons notamment Vancouver, Toronto, Montréal—et j'ai peut-être les noms de quelques autres ici. Dans les Maritimes, nous en aurions au moins un, peut-être deux. Je crois avoir les renseignements sous la main. Puis-je procéder par province plutôt que par ville?

Le sénateur van Roggen: Certainement.

M. Purvis: Nous estimons que nous avons deux hommes affectés à plein temps en Nouvelle-Écosse, un à Terre-Neuve, un au Nouveau-Brunswick et un au Québec.

Le sénateur van Roggen: S'agit-il d'un travail permanent et à plein temps?

M. Purvis: Oui, mais le travail ne s'effectue pas nécessairement dans les mêmes ports. Nous en avons un en Ontario et cinq en Colombie-Britannique.

Le sénateur Burchill: Et dans l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Purvis: Cette province ne figure pas sur ma liste. J'aimerais ajouter que même si j'ai indiqué un certain nombre de personnes qui sont plus ou moins affectées à plein temps à ce travail, celles-ci remplissent à de nombreuses occasions, plus particulièrement pendant les périodes de relâche, d'autres fonctions, de sorte que leur travail à plein temps n'est pas consacré toute l'année à l'immatriculation et à la délivrance de permis—

Le président: Y a-t-il d'autres questions à ce sujet?

Le sénateur van Roggen: J'ignore si cette question intéresse autant que moi les autres membres du Comité, mais tout ce concept d'un bureau d'enregistrement central est fondamental, compte tenu des recommandations que nous ferons, et c'est pourquoi je me demande si le témoin actuel pourrait nous fournir dans les prochains jours des statistiques, si elles sont déjà compilées, sur le nombre de transactions qui s'effectuent à ces différents ports principaux que vous avez mentionnés ici. Il serait intéressant d'avoir des chiffres annuels. Je parle des principaux bureaux où des hommes sont affectés plus ou moins à temps plein.

Le vice-président: Vous voulez dire que vous voulez ces renseignements pour la dernière année où ils ont été publiés?

Le sénateur van Roggen: Oui.

M. Purvis: Pour l'an dernier.

Le sénateur van Roggen: Bien, tout dépend de la sorte de dossier que vous gardez et de leur contenu.

M. Purvis: Nous avons tenu un compte assez précis de ces transactions, et si nous ne les avons pas toutes, le ministère des Transports nous fournira les copies de celles qui nous manquent. Quand les voulez-vous? Demain?

Le vice-président: Pouvez-vous nous les présenter demain?

M. Purvis: Si je ne comparaît pas ici demain, je pourrai vous les fournir demain après-midi.

Le sénateur Bonnell: Je propose que le Comité suspende ses travaux jusqu'à 20 heures.

[Text]

The Deputy Chairman: All right, and tonight we will probably deal with the French translation.

The committee adjourned until 8 p.m.

The Committee resumed at 8.25 p.m.

The Deputy Chairman: Honourable senators, I see a quorum and I call the meeting to order.

Our witness this evening is Mr. Robert Bergeron who is a lawyer and legislative counsel from the Department of Justice. I should like to ask Mr. Bergeron to deal with our first amendment. Since these amendments arise purely out of the question of translation, I think we should accept or refuse them, as the case may be, as we deal with them. Do you agree with that procedure, honourable senators?

Hon Senators: Agreed.

Mr. Robert Bergeron, Section de la législation, ministère de la Justice: Honorables sénateurs, les motions que nous avons ici, pour la plupart, ont pour but de corriger certaines erreurs qui s'étaient glissées dans la préparation de ce projet de loi, ou encore de rendre les diversions de la loi un peu plus près l'une de l'autre.

La première qu'on a ici, c'est l'article 3 du bill, à la page 4. Alors, la définition de «navire», les lignes de 1 à 5, à la page 4, est remplacée par celle que vous avez sur la modification suggérée.

Un peu partout dans le projet de loi, la définition «navire» est modifiée de façon à faire l'uniformité dans la même définition, dans toutes les annexes.

Ensuite, la définition de «passer», on explicite un peu plus l'expression qui était un peu trop courte, aux lignes 45 et 46, à la page 4, de façon à être un peu plus conforme au texte dans l'autre colonne.

The Deputy Chairman: It is understood that we will move that those two amendments be approved?

Senator Langlois: We could make a motion en bloc to approve them when we come to the report stage of the committee.

The Deputy Chairman: But is it not possible that at some stage we might find some difficulty and would it not be better to approve each one as we deal with it?

Senator Langlois: This is the second time going through these amendments.

The Deputy Chairman: Of course I am in the hands of the committee, but I think that it would be better if we were to take a decision on each one as we come to it.

Senator Langlois: But this is part of the reporting stage of our meeting.

The Deputy Chairman: What do the other members of the committee think? Do you want to have a look at these amendments and if explanations are necessary, then you can

[Traduction]

Le vice-président: Très bien, et demain, nous traiterons probablement de la version française.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

Le Comité reprend ses travaux à 20 h 25.

Le vice-président: Honorable sénateurs, je vois qu'il y a quorum et je déclare la séance ouverte.

Notre témoin ce soir est M. Robert Bergeron, avocat et conseiller législatif pour le ministère de la Justice. J'aimerais que M. Bergeron se prononce sur notre premier amendement. Puisque ces amendements ne sont présentés qu'en raison de la traduction du texte de loi, je crois que nous devrions les accepter ou les rejeter, selon le cas, au fur à mesure que nous les passerons en revue. Êtes-vous d'accord sur cette façon de procéder?

Des voix: D'accord.

Mr. Bergeron, Legislation Section, Department of Justice: Honourable senators, most of the motions we have here are aimed at rectifying some errors which have been made in the preparation of this bill, or at bringing the two versions of the law a little closer.

The first one relates to clause 3 of the bill, on page 5. There, the definition of "ship", from line 22 to 26, on page 5, is replaced by the one you have in the proposed admendment.

Practically everywhere in the bill, the definition of "ship" is amended in order to achieve uniformity in the said definition, in all the annexes.

Then we go to the definition of «passer», where we explain a little more the expression on lines 45 and 46, on page 4, to a get a French version as clear as the English one.

Le vice-président: Désire-t-on que nous propositions d'adopter ces deux amendments?

Le sénateur Langlois: Nous pourrions présenter une motion collective pour les approuver en bloc lors que nous en arriverons au stade du rapport du Comité.

Le vice-président: Mais n'est-il pas possible qu'à un certain stade nous nous retrouverions en difficulté et ne conviendrait-il pas mieux d'approuver chaque amendement au fur et à mesure?

Le sénateur Langlois: C'est la seconde fois que nous passons ces amendements en revue.

Le vice-président: Bien sûr, je m'en remets au Comité, mais je crois qu'il vaudrait mieux prendre une décision sur chaque amendement au fur et à mesure.

Le sénateur Langlois: Mais cela fait partie du stade du rapport de notre réunion.

Le vice-président: Qu'en pensent les autres membres du Comité? Voulez-vous examiner ces amendements et si des explications sont nécessaires, poser des questions. Pour ma

[Text]

ask questions. For myself I thought it would be better to approve each one as we dealt with it.

Senator Langlois: That would mean a separate motion for each of them.

The Deputy Chairman: I think it is supposed to be done that way, a motion for every amendment.

Senator Langlois: But you do not even need a seconder in this committee.

The Deputy Chairman: No, I know that.

Senator Langlois: Anyway, you make the rules here and I will abide by your rules, but let us get ahead.

The Deputy Chairman: I am not making the rules. I am just giving my opinion. It is up to the members of the committee to decide how they want to proceed.

Senator Smith (Colchester): Let us move in the way you suggest, Mr. Chairman.

The Deputy Chairman: If it is agreeable to all of you, all right.

Senator Riley: Instead of having a motion for each one, why not just ask the members if they agree to the amendment or if they disagree.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, je n'ai pas lu les modifications. Est-ce qu'il y aura, plus tard, une modification qui se rapporte à des modifications précédentes?

M. Bergeron: Disons qu'il y en a une qui revient souvent, et c'est la définition de «navire». Elle revient dans l'annexe et dans des modifications à d'autres lois, comme la loi sur la Cour fédérale. Alors, on l'a uniformisé de façon à ce que, dans les lois fédérales c'est à peu près la même formulation que celle qu'il y a dans la première. Mais, je ne pense pas que les autres soient aussi reliées que cela.

Le sénateur Molgat: Elles sont indépendantes l'une de l'autre?

M. Bergeron: Je le crois, oui.

Le président: L'article 3 du bill, page 4, vous l'avez devant vous. Is it agreed?

Des honorables sénateurs: D'accord.

Le président: Those in favour say yea?

Some Hon. Senators: Yea.

The Deputy Chairman: Those opposed?—Okay, carried.

M. Bergeron: La modification suivante, au paragraphe 6(1), page 10, il s'agit d'ajouter, je crois,

«s'il dépasse 10 mètres de longueur ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de long—».

Le président: «Ou s'il ne dépasse pas dix mètres de long—». C'est ça?

M. Bergeron: On ajoute:

«immatriculé sous pavillon canadien s'il dépasse dix mètres de longueur ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de long—».

[Traduction]

part, je croyais qu'il serait mieux de les approuver au fur et à mesure que nous les étudierons.

Le sénateur Langlois: Il faudrait alors présenter une motion distincte pour chacun d'entre eux.

Le vice-président: Je crois que c'est la bonne façon de le faire, une motion pour chaque amendement.

Le sénateur Langlois: Mais vous n'avez besoin de personne pour appuyer la motion dans ce Comité.

Le vice-président: Non, je le sais.

Le sénateur Langlois: De toute façon, c'est vous qui faites les règles ici et je m'y conformerai mais poursuivons.

Le vice-président: Je n'impose pas les règles à suivre. Je donne simplement mon opinion. C'est aux membres du comité de décider comment ils veulent procéder.

Le sénateur Smith (Colchester): Procédons de la façon que vous avez proposée, monsieur le président.

Le vice-président: Si cela vous convient à tous, c'est parfait.

Le sénateur Riley: Au lieu de présenter une motion pour chaque amendement, pourquoi ne pas simplement demander aux membres s'ils sont d'accord?

Senator Molgat: Mr. Chairman, I have not read the amendments. Will some previous amendments be modified at a later date?

Mr. Bergeron: There is one which recurs frequently and it deals with the definition of "navire". It appears in the Schedule and in the amendments to other acts such as the Federal Court Act. They have therefore standardized the definition in such a way that, in the federal acts, it is worded almost exactly like the definition in the first. However, I do not believe that the others are as standardized.

Senator Molgat: They are independent one from the other?

Mr. Bergeron: I believe so, yes.

The Chairman: You have clause 3, page 4, before you. D'accord?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Ceux en faveur dites oui.

Des voix: Oui.

Le vice-président: Ceux qui s'y opposent?—D'accord, adopté.

Mr. Bergeron: In the following amendment, subclause 6(1), page 10, I believe we must add

«s'il ne dépasse pas 10 mètres de longueur ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de long—».

The Chairman: «Ou s'il ne dépasse pas dix mètres de long—». Is that it?

Mr. Bergeron: We must add:

«Immatriculé sous pavillon canadien s'il dépasse dix mètres de longueur ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de long—».

[Text]

C'est à la ligne 32. Alors, c'est une omission qui est corrigée.

The Deputy Chairman: Is it agreed?

Des honorables sénateurs: D'accord.

M. Bergeron: La suivante, à la page 11. C'en est une dont la copie nous parviendra tout à l'heure. Il s'agit de remplacer la ligne 19 au paragraphe 6(3) du bill, et on ajoute: «est, à l'égard de ce navire . . .»

Mais, sur la copie que vous avez, il y a le verbe «est» qui manque. Alors, c'est sur la copie que l'on vous distribue maintenant, et la dernière correction y est apportée.

Le président: Voulez-vous le dire?

M. Bergeron: Alors, le paragraphe 6(3) se lira comme suit:

«Le propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien conformément à la *Loi sur la Marine marchande du Canada* avant l'entrée en vigueur de la présente loi . . .»

Et là, on a la motion:

«est, à l'égard de ce navire seulement, et dès l'entrée en vigueur du Livre II du *Code maritime*, réputé remplir les conditions voulues pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien si le navire dépasse dix mètres de longueur ou s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, tout en étant réputée, pour l'application . . .» Dans la loi, à la ligne 26,

«de l'article BII-58 du *Code maritime* . . .»

Et le reste est le même.

Le président: Est-ce qu'il y a des questions là-dessus?—Agreed?—Vous êtes d'accord?

Des honorables sénateurs: D'accord.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, est-ce qu'on a pas besoin de corriger aussi le texte anglais? Est-ce que c'est en conformité?

M. Bergeron: C'était le but de la motion; c'est supposé être correct.

Le sénateur Langlois: Ce sont les amendements.

Le sénateur Molgat: Je crois que l'amendement indique un texte, est-ce que les deux sont conformes?

Le sénateur Langlois: Les deux sont identiques.

M. Bergeron: Oui, les deux sont identiques.

Le président: Alors, nous passons à la modification suivante?

M. Bergeron: A la page 14, schedule annexe I, item 3: «navire de la Couronne»; c'est encore la définition de «navire», que j'expliquais tout à l'heure. Le texte sur cette modification, à la page 14, est semblable à celui que vous avez accepté tout à l'heure.

Le président: Il s'agit de «navire de la Couronne».

M. Langlois: C'est simplement pour ajouter l'expression: «dont la Couronne est propriétaire et dont elle a la possession exclusive».

[Traduction]

That is in line 32. We are therefore correcting an omission.

Le vice-président: D'accord?

Some Hon. Senators: Agreed.

Mr. Bergeron: The next one is on page 11. A copy of this amendment will be distributed to you later on. It will replace line 19 in subsection 6(3) of the Bill and we are adding: "est, à l'égard de ce navire . . .".

However, in the copy you have, the verb «est» is missing. That is in the copy we are passing out to you now which shows the latest correction.

The Chairman: Would you like to read it?

Mr. Bergeron: Subclause 6(3) will read as follows:

«Le propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* avant l'entrée en vigueur de la présente loi . . .»

And then we have the motion:

«est, à l'égard de ce navire seulement, et dès l'entrée en vigueur du Livre II du *Code maritime*, réputé remplir des conditions voulues pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien si le navire dépasse dix mètres de longueur ou s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, tout en étant réputée, pour l'application . . .»

«de l'article BII-58 du *Code maritime* . . .»

And the rest is the same.

The Chairman: Are there any questions? D'accord?—Are you agreed?

Some Hon. Senators: Agreed

Senator Molgat: Mr. Chairman, do we have to correct the English text too? Does it correspond?

Mr. Bergeron: That was the purpose of the motion; it is supposed to be correct.

Senator Langlois: We are dealing with the amendments.

Senator Molgat: I think that the amendment bears on one text only; do both correspond?

Senator Langlois: Both are identical.

Mr. Bergeron: Yes, both are identical.

The Chairman: We can therefore move on to the next amendment?

Mr. Bergeron: On page 14, schedule I, item 3: «navire de la Couronne»; here again we have the definition of «navire», which I will explain later on. The text of this amendment, on page 14, is similar to that which we agreed upon a short while ago.

The Chairman: «Navire de la Couronne» is what we are dealing with.

Mr. Langlois: It is simply in order to add the expression: dont la Couronne est propriétaire et dont elle a la possession exclusive».

[Text]

Le reste de la définition est semblable à la définition du Code, sauf qu'on a ajouté les mots: «dont la Couronne est propriétaire ou dont elle a la possession exclusive».

Le président: Bon. Vous êtes d'accord? Agreed?—Agreed. La suivante?

M. Bergeron: Page 16, on a la définition de «navire» à l'item 8, page 16. Je crois que c'est «particulièrement» qui a été changé par «partiellement», je pense. C'est ça?

Le greffier: Oui.

M. Bergeron: C'est la seule modification dans la définition de «navire».

Le président: C'est exactement la même définition que nous avions à la page 4.

M. Bergeron: Je pense que oui.

Le président: D'accord?

Des honorables sénateurs: D'accord.

Le président: Agreed.

M. Bergeron: La modification suivante, aux pages 15 et 16, item 7, c'est dans la définition de «navire», encore.

Le président: C'est encore la même chose.

M. Bergeron: Oui.

Le président: D'accord? C'est la même définition. Agreed?

Some Hon. Senators: Agreed.

M. Bergeron: Ensuite, à la page 62, dans l'annexe III, je pense qu'il s'agit d'enlever les mots, aux lignes 30 et 31, d'enlever les mots «d'un droit», de façon à ce qu'on puisse lire:

«à titre de propriétaires ou de détenteurs de privilège, par laquelle elle consen-»

Après, on continue dans b), les lignes 40 et 41, c'est: «doit fournir» au lieu de «doivent fournir».

Le président: «demande mentionnée à ce paragraphe doit fournir au conservateur, afin de faire . . .»

M. Bergeron: C'est ça.

Le sénateur Riley: «Elles consen-», ou bien «consentent»—is that a typographical error?

Le président: C'est parce que le mot n'est pas terminé sur cette ligne. The «tent» goes on the other line.—d'accord? Agreed.

Le sénateur Molgat: Je veux revenir à la clause a). Ce n'est peut-être pas sérieux, mais il me semble que, si on élimine les lignes 31 et 32, que cela ne va plus.

M. Bergeron: Je pense que vous avez raison. Ce sont les lignes 30 et 31, au lieu des lignes 31 et 32.

Le sénateur Molgat: C'est parce que, dans le texte que j'ai, on mentionne 31 et 32.

M. Bergeron: Alors, c'est 30 et 31.

Le président: Alors, on devrait lire:

«En remplaçant les lignes 30 et 31»—
Est-ce que ça marche, là?

Le sénateur Molgat: Ça va.

[Traduction]

The rest of the definition is similar to that in the Code, except that we added the words: «dont la Couronne est propriétaire ou dont elle a la possession exclusive».

The Chairman: All right. Are we agreed? D'accord?—D'accord. The next one?

Mr. Bergeron: We have the definition of «navire», item 8, on page 16. I think that «particulièrement» has been replaced by «partiellement». Is that it?

The Clerk: Yes.

Mr. Bergeron: That is the only amendment to the definition of «navire».

The Chairman: It is exactly the same definition that we had on page 4.

Mr. Bergeron: I believe so.

The Chairman: Agreed?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: D'accord.

Mr. Bergeron: The next amendment, on pages 15 and 16, item 7, also deals with the definition of «navire».

The Chairman: It is the same thing.

Mr. Bergeron: Yes.

The Chairman: Agreed? It is the same definition. D'accord?

Des voix: D'accord.

Mr. Bergeron: Then, on page 62, in Schedule III, I believe that we must remove the words, in lines 30 and 31, «d'un droit», in order to read:

«à titre de propriétaires ou de détenteurs de privilège, par laquelle elle consen-»

Then we proceed with (b), lines 40 and 41, where we should have: «doit fournir» instead of «doivent fournir».

The Chairman: «demande mentionnée à ce paragraphe doit fournir au conservateur, afin de faire . . .»

Mr. Bergeron: That is exact.

Senator Riley: «Elles consen-», or «consentent»—is that a typographical error?

The Chairman: That is because the word was hyphenated on that line. The «tent» goes on the other line. Agreed? D'accord.

Senator Molgat: I would like to come back to paragraph (a). It may not be serious, but it seems to me that if we eliminate lines 31 and 32, it makes no sense.

Mr. Bergeron: I think you are right. It should be lines 30 and 31, rather than 31 and 32.

Senator Molgat: That is because, in the text which I have, lines 31 and 32 are mentioned.

Mr. Bergeron: It is 30 and 31.

The Chairman: Then, we should read:

«En remplaçant les lignes 30 et 31»—
Is that all right?

Senator Molgat: Yes.

[Text]

Le président: D'accord?—Carried.

M. Bergeron: Il y en a un autre à la page 62, ligne 9. Je pense que l'on remplace «celle-ci» par «celui-ci».

M. Langlois: Si vous permettez, il faudrait faire bien attention avec cet amendement, car je ne sais pas s'il tient compte de l'amendement proposé au même article par Me Maloney, ce matin. Je me demande si cet amendement-ci n'est pas rendu inutile par l'amendement de Me Maloney au même article. Je n'ai pas ce qu'il faut pour vérifier, mais en le voyant, je me rends compte qu'il a fait l'objet d'amendement. M. Barry est entrain de vérifier. Alors, c'est l'amendement de M. Mahoney qui est mauvais.

L'amendement qui a été déposé sous le titre Annexe III, paragraphe BII-43, page 62, devrait se lire:

«celui-ci par le gouvernement ou un organisme de cet État, sauf dans le cas».

En d'autres termes, on a mis «celle-ci», au lieu de «celui-ci», comme ça devrait être dans la loi. Donc, si Me Bergeron veut prendre état de l'amendement, il pourra en faire le changement lui-même.

M. Bergeron: Oui. Alors, cela veut dire que la modification devant nous présentement, le terme «celui-ci» est bon.

M. Langlois: Non. Il faut plutôt prendre la modification de M. Mahoney, car ça ne colle plus au même texte, le texte anglais a été changé. Regardez, la version anglaise est dans le haut de cet annexe-là.

M. Bergeron: Oui.

M. Langlois: On a considérablement abrégé le texte. Mais, le mot se réfère au mot «navire», et non pas à «l'utilisation», comme dans l'ancien cas, de sorte que c'est le masculin qui doit être d'accord et non pas le féminin.

Le président: L'amendement n'est donc pas nécessaire?

M. Langlois: Non, l'amendement n'est pas encore nécessaire, parce que, dans la version française de l'amendement proposé par M. Mahoney ce matin, la même erreur de français y était.

M. Bergeron: Alors, si on met «celui-ci» dans l'amendement de M. Mahoney, ça le corrige?

M. Langlois: Exactement. Il s'agirait simplement de modifier la modification de M. Mahoney, c'est-à-dire inclure tout le texte de M. Mahoney, et vous l'aurez.

M. Bergeron: Oui, en corrigeant les lignes de 9 à 12, si on commence à la ligne 8;

«tion d'une quelconque mesure de contrôle de celui-ci par le gouvernement ou un organisme de cet État, sauf dans le cas d'un hypothèque consentie de bonne foi . . .»

C'est ça?

M. Langlois: Oui, c'est ça.

Le président: Alors, vous allez en tenir compte, Madame Pritchard?

Le greffier: Oui, monsieur le président.

[Traduction]

The Chairman: Agreed?—Adopté.

Mr. Bergeron: There is another one on page 62, line 9. I believe we must replace «celle-ci» by «celui-ci».

Mr. Langlois: We must be careful with this amendment because I am not quite sure whether it takes into account the amendment to the same clause proposed this morning by Mr. Mahoney. I wonder if this amendment is not rendered useless by Mr. Maloney's amendment to the same clause. I cannot check it, but I realize that a previous amendment has been proposed. Mr. Barry is checking it. So, Mr. Mahoney's amendment is faulty.

The amendment which was tabled under the heading Schedule III, clause BII-43, on page 62, should read as follows:

«celui-ci par le gouvernement ou un organisme de cet État, sauf dans le cas».

In other words, «celle-ci» has been used instead of «celui-ci», as should be the case in the act. Therefore, if Mr. Bergeron would like to take note of the amendment, he can make the change himself.

Mr. Bergeron: Yes. That means that in the amendment we have before us, the term «celui-ci» is the right one.

Mr. Langlois: No. We must take Mr. Mahoney's amendment instead, as this one no longer corresponds to the English text which has been changed. See, the English version is at the top of that schedule.

Mr. Bergeron: Yes.

Mr. Langlois: The text has been shortened considerably. However, the word refers to «navire» and not to «utilisation», as in the former case, so that it should be masculine and not feminine.

The Chairman: The amendment is therefore not necessary?

Mr. Langlois: No, the amendment is not necessary yet because the same error existed in the French version of the amendment proposed by Mr. Mahoney this morning.

Mr. Bergeron: Therefore, if we use «celui-ci» in Mr. Mahoney's amendment, that makes it all right?

Mr. Langlois: Exactly. It would be sufficient to modify Mr. Mahoney's amendment; in other words, if we included Mr. Mahoney's text in full, that would solve the problem.

Mr. Bergeron: Yes, by correcting lines 9 to 12, if we start on line 8:

«tion d'une quelconque mesure de contrôle de celui-ci par le gouvernement ou un organisme de cet État, sauf dans le cas d'un hypothèque consentie de bonne foi . . .»

Is that it?

Mr. Langlois: Yes, that's right.

The Chairman: Will you take this into account, Mrs. Pritchard?

The Clerk: Yes, Mr. Chairman.

[Text]

Le président: C'est à l'annexe 3, paragraphe BII-43(3) du bill, page 62. Alors, c'est

«celui-ci par le gouvernement ou un organisme de cet État, sauf dans le cas . . .»

Alors, êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Alors, cela rend bien l'idée de l'amendement proposé ce matin par M. Mahoney. Alors, vous êtes d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Bergeron: La suivante, à la page 63, la ligne 27. Alors, encore là je pense que c'est enlever «les droits de», de façon à ce qu'elle se lise

«inscrire sur le registre tout privilège grevant le navire.» . . .

Le président: D'accord, agreed.

M. Bergeron: A la page 68, il s'agit de remplacer «une vente sur exécution», par «une vente judiciaire».

M. Langlois: C'est ça.

M. Bergeron: Alors, on remplace les lignes 13 et 14,

«si la cession résulte d'une vente judiciaire, telle preuve que la loi relative à».

Le président: D'accord.

Des voix: D'accord.

Le président: Est-ce que vous avez tenu compte des amendements proposés ce matin, il n'y a pas de problème?

M. Bergeron: Non, je ne sais pas exactement quels sont les amendements qui ont été suggérés.

Le président: Très bien, d'accord, agreed?

M. Bergeron: A la page 64, la ligne 31, je pense qu'il s'agit de remplacer le mot «levée» par «constats». C'est ça.

Le président:

«Peuvent être perçus à l'occasion des constats».

C'est ça?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord, agreed.

M. Bergeron: Ensuite, à la page 70, la ligne 27 «vente d'un navire ou de toute part d'intérêt».

Il y a un «ou», je pense—«ou de toute part d'intérêt dans celui-ci». Alors, le «ou» est ajouté par la motion.

Le président: Alors, c'est le mot «ou» qui est ajouté.

M. Bergeron: C'est ça.

Le président: D'accord, carried. Maintenant, nous allons éliminer les amendements que nous avons déjà vus, et on passe maintenant à la page—les pages ne sont pas numérotées, à la page 71. Nous venons de voir 70,—«vente de navire ou de toute part d'intérêt dans».

Le sénateur Molgat: Qu'est-ce qu'il y a de différent dans cela? Le mot «ou».

M. Langlois: Monsieur le président, j'ai donné une liste cet après-midi des articles qui manquaient. Dans l'ordre, il manque l'article 63 qui n'a pas été passé, B13, paragraphe 1. M^{me} Pritchard a la liste. En référant à cette liste, vous allez les

[Traduction]

The Chairman: That is in Schedule 3, subclause BII-43(3), on page 62. It will read:

«celui-ci par le gouvernement ou un organisme de cet État, sauf dans le cas . . .»

Agreed?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: That corresponds to the intent of the amendment proposed this morning by Mr. Mahoney. Agreed?

Some Hon. Senators: Agreed.

Mr. Bergeron: The next amendment, is on page 63, line 27. Once again I think we must remove «les droits de», so that we will read

«inscrire sur le registre tout privilège grevant le navire» . . .

The Chairman: Agreed, d'accord.

Mr. Bergeron: On page 68, we must replace «une vente sur exécution» by «une vente judiciaire».

Mr. Langlois: That is right.

Mr. Bergeron: Then we replace lines 13 and 14:

«si la cession résulte d'une vente judiciaire, telle preuve que la loi relative à».

The Chairman: Agreed.

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Have you taken into account the amendments proposed this morning; there are no problems?

Mr. Bergeron: No, I do not know exactly what amendments have been proposed.

The Chairman: Very well. Agreed d'accord?

Mr. Bergeron: On page 64, line 31, I think we must replace the word «levée» by «constats». Exactly.

The Chairman:

«Peuvent être perçus à l'occasion des constats».

Is that right?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed, d'accord.

Mr. Bergeron: Then, on page 70, line 27, «vente d'un navire ou de toute part d'intérêt».

There is an «ou», I think—«ou de toute part d'intérêt dans celui-ci». The word «ou» has been added by the motion.

The Chairman: So, the word «ou» is added.

Mr. Bergeron: That is right.

The Chairman: Agreed; adopté. We will now eliminate the amendments we have already seen and proceed directly to page 71—the pages are not numbered. We have just seen page 70, «vente de navire ou de toute part d'intérêt dans».

Senator Molgat: What is different there? The word «ou».

Mr. Langlois: Mr. Chairman, this afternoon I gave a list of the clauses which had been omitted. In order of sequence, clause 63 has not been adopted, B13, paragraph 1. Mrs. Pritchard has the list. By referring to this list, you can study

[Text]

reprendre dans l'ordre. Sauf que ma liste comportait une erreur, c'est 63 au lieu de 61. Excusez, je crois que vous avez raison, 63 est adopté.

C'est BI-3(i) à la page 21.

M. Bergeron: C'est ça.

Le président: Alors, est-ce que vous avez la page 21, annexe III, paragraphe BI? Alors, à la page 21.

M. Bergeron: Alors, à la page 21, ligne 22 et il s'agit de mettre «équivalentes» à la place de «équivalent». C'est ça.

Le président:

«Équivalentes à des dispositions semblables du».

D'accord.

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord, agreed.

M. Bergeron: Ensuite, page 21 toujours, la ligne 38 «ne déroge pas à la compétence». Ajoutez le «pas».

Le président: Le paragraphe I «ne déroge pas à la compétence». D'accord.

Des voix: D'accord.

M. Bergeron: Ensuite, à la page 22, BI-4(3) à la ligne 38, remplacer «de l'environnement», par «écologique». C'est une question d'uniformité je pense.

Le président: D'accord.

Des voix: D'accord.

M. Bergeron: Ensuite, à la page 34, à la ligne 30, il s'agit de remplacer «nantissement» par «cautionnement». Mais là, il y a une autre motion.

M. Langlois: Là, il y a un problème, je pense que cet amendement devient inutile à la suite de l'amendement proposé ce matin par M. Mahoney pour éliminer le cautionnement comme étant la forme prescrite de garantie.

Le sénateur Langlois: L'on ne parle que de garantie.

M. Langlois: C'est ça. Donc, cet amendement est inutile. Si le comité accepte, évidemment, l'amendement

Le président: Oui, alors d'accord, cet amendement ne compte pas.

Le sénateur Langlois: Bien, si on accepte l'amendement de M. Mahoney, qui est acceptable, je crois.

Le président: Je ne m'en rappelle pas exactement.

Le sénateur Langlois: On parle de garantie seulement.

M. Bergeron: Je pense que la modification que M. Mahoney suggérait était que, si une garantie est donnée au ministre sous la forme d'un montant, et d'une forme que celui-ci estime satisfaisant, sans préciser.

Le sénateur Langlois: C'est parce qu'on avait traduit «bond» en anglais par «cautionnement», et c'est pour cela qu'on cherchait à le remplacer par...

M. Bergeron: Ici c'est «nantissement».

[Traduction]

them in order. There was an error on my list, it is 63 instead of 61. I beg your pardon, you are right, 63 has been adopted.

It is BI-3(1), on page 21.

Mr. Bergeron: That is correct.

The Chairman: Do you have page 21, Schedule III, paragraph I. On page 21.

Mr. Bergeron: On page 21, line 22, we should read «équivalentes» instead of «équivalent». That is right.

The Chairman:

«Équivalentes à des dispositions semblables du».

Agreed.

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed, d'accord.

Mr. Bergeron: Then, on page 21 still, line 38, «ne déroge pas à la compétence». Add the word «pas».

The Chairman: Paragraph I «ne déroge pas à la compétence». Agreed.

Some Hon. Senators: Agreed.

Mr. Bergeron: Then on page 22, BI-4(3), line 38, replace «de l'environnement», by «écologique». It is a question of uniformity, I believe.

The Chairman: Agreed.

Some Hon. Senators: Agreed.

Mr. Bergeron: Then, on page 34, line 30, we must replace «nantissement» by «cautionnement». But there is another motion for that.

Mr. Langlois: There is a problem here; I believe that this amendment is useless following the amendment proposed this morning by Mr. Mahoney, namely to eliminate the bond as the prescribed form of security.

Senator Langlois: Mention is made only of security.

Mr. Langlois: That is right. This amendment is therefore useless. That is, obviously, if the committee accepts the amendment.

The Chairman: Yes. In that case, you are right, the amendment is not necessary.

Senator Langlois: That is if we accept Mr. Mahoney's amendment which is, I believe, acceptable.

The Chairman: I do not remember exactly.

Senator Langlois: Mention is made only of security.

Mr. Bergeron: I believe that Mr. Mahoney, in his amendment, suggested that a security be given to the minister in the form of specific amount or in any form which he finds satisfactory, without specifying.

Senator Langlois: That is because we had translated «bond» by «cautionnement» in French, and that is why we tried to replace it by...

Mr. Bergeron: Here we have «nantissement».

[Text]

Le sénateur Langlois: «Nantissement». Bien, on n'emploie plus le mot «bond», l'amendement projeté ce matin. Cet amendement est inutile.

Le président: Alors, cet amendement est inutile.

Le greffier: Si l'amendement de M. Mahoney est accepté.

Le président: C'est ça.

Le sénateur Molgat: Mais les amendements de M. Mahoney ont été proposés sans être acceptés encore. C'est suggéré seulement.

Le président: Oui, suggéré. Alors, on va le mettre de côté pour le moment jusqu'au moment où l'on puisse accepter l'amendement proposé par M. Mahoney. Je crois qu'il est acceptable.

Senator Riley: Mr. Chairman, all of these are related to the original bill presented to us.

The Deputy Chairman: Yes, but this is an amendment made this morning, I am told, and I think the word used in the circumstances was "bond".

Le sénateur Langlois: «Garantie» au lieu de «bond». «Cautionnement» est plus nécessaire, il n'existe plus, car «bond» n'existe plus dans le texte anglais.

M. Bergeron: C'est ça. Alors, M. Mahoney a suggéré d'enlever seulement «security» et d'enlever «bond». Alors, si on l'accepte, il n'y a plus de problème, «nantissement», ou «cautionnement», la question ne se pose plus.

The Deputy Chairman: Do you understand?

Senator Riley: How is the word "security" translated?

Mr. Bergeron: "Garantie."

Senator Riley: Why are you using the word "cautionnement"?

Mr. Bergeron: If the amendment suggested this morning is not accepted the English text stays the same. "Cautionnement" translates "bond." The amendment is not necessary.

Le sénateur Molgat: Mais, alors il faudrait aussi un autre changement à la ligne 29, dans ce cas là, parce qu'on ne laisserait pas les mots «sous la forme».

M. Bergeron: La modification que je pense M. Mahoney a suggéré ce matin était en français et en anglais, je pense que le français tient compte de ce changement là aussi.

Le président: Alors, vous êtes d'accord là-dessus?

Des voix: D'accord.

The Deputy Chairman: Agreed.

M. Bergeron: A la page 37, les lignes 21 à 23, il y avait des mots de trop dans le paragraphe l'alinéa a) de la version française. L'alinéa s'arrête «document qui doit lui être signifié;» Alors, la fin de la ligne 21 et les lignes 22 et 23 sont enlevées, tout simplement.

Le président: D'accord. «Document qui doit lui être signifié;». Maintenant à la page 42.

[Traduction]

Senator Langlois: «Nantissement». We no longer use the word "bond" in the amendment proposed this morning. This amendment is useless.

The Chairman: Then this amendment is useless.

The Clerk: If Mr. Mahoney's amendment is accepted.

The Chairman: That is right.

Senator Molgat: But Mr. Mahoney's amendments have only been proposed; they have not yet been accepted. They have only been proposed.

The Chairman: Yes, proposed. We are setting them aside for the moment until we can accept the amendment proposed by Mr. Mahoney. I believe it is acceptable.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, tous ces amendements se rapportent au bill original qui nous a été présenté.

Le vice-président: Oui, mais on m'a dit qu'il s'agissait d'un amendement proposé ce matin et je crois que le mot employé à ce moment-là était «bond».

Senator Langlois: «Garantie» instead of "bond". «Cautionnement» is no longer necessary, it no longer exists because «bond» has been eliminated in the English text.

Mr. Bergeron: That is right. Mr. Mahoney suggested that we suppress only "security" and that we eliminate "bond". If we accept that, there is no longer a problem; «nantissement» or «cautionnement», the question no longer arises.

Le vice-président: Comprenez-vous?

Le sénateur Riley: Comment traduit-on le mot «security»?

M. Bergeron: «Garantie».

Le sénateur Riley: Pourquoi employez-vous le mot «cautionnement»?

M. Bergeron: Si l'amendement proposé ce matin n'est pas accepté, le texte anglais ne change pas. «Cautionnement» traduit «bond». L'amendement n'est pas nécessaire.

Senator Molgat: But we would have to make another change in line 29, and in that case because we could not leave «sous la forme».

Mr. Bergeron: I believe the amendment proposed this morning by Mr. Mahoney was in French and in English and that the French version also took that change into account.

The Chairman: Then you agree with that?

Some Hon. Senators: Agreed.

Le vice-président: D'accord.

Mr. Bergeron: At page 37, lines 21 to 23, there were unnecessary words in paragraph (a) of the French version. The paragraph ends by «document qui doit lui être signifié;». The end of the line 21 and lines 22 and 23 are simply eliminated.

The Chairman: Agreed. «Document qui doit lui être signifié;». Now, at page 42.

[Text]

M. Bergeron: Là, je crois qu'il y avait le verbe «doit», qui manquait à la ligne 2. Alors, «article doit fixer d'une part la procédure à suivre». C'est ça.

Le président: C'est ça. D'accord, agreed. Maintenant, à la page 61.

M. Bergeron: La suivante, à la page 61, la ligne 28 et il s'agit de remplacer «autre», par «outre». C'est une faute de frappe.

Le président: D'accord.

Des voix: D'accord.

Le président: Agreed. Maintenant, à la page 62, c'est fait?

M. Bergeron: On l'a fait, celle-là. C'est-à-dire, qu'au paragraphe BII-44(1), il manque un des deux amendements qui avaient été discutés, soit l'amendement à la ligne 28 par lequel on s'était entendu pour enlever la virgule après la fin du mot «apparaissant», parce que c'est «apparaissant sur le registre de l'État étranger,». Il n'y avait pas, on s'était convenu qu'il n'y avait pas lieu à une incise. Donc, à la page 6:64 de la transcription il a été convenu de modifier la ligne 28 en enlevant simplement la virgule qu'il y a là.

Le président: Je pense que nous ne l'avons pas celle-là.

M. Langlois: Celle que vous avez, c'est trois lignes plus bas, à la ligne 31, que vous avez fait tantôt, pour enlever les mots «droit de», pour laisser le mot «privilege».

Le président: Alors, cela se lirait comment?

M. Bergeron: Alors, celle qui nous manque, apparemment, à la ligne 28, ce serait seulement d'enlever la virgule entre «sant» et «sur le registre».

M. Langlois: Exact.

Le président: Si on enlevait la virgule seulement?

M. Bergeron: Oui, ici.

Le président: Alors, on ne l'a pas là-dedans?

M. Bergeron: Non.

Le président: Alors, voulez-vous prendre note, à la page 62, ligne 28, enlever la virgule après «sant». Et c'est tout pour cela?

Le sénateur Molgat: Les autres à la page 62 ont été faites.

Le greffier: Oui.

Le président: D'accord. Alors, à la page 63.

M. Bergeron: A la page 63, il me semble qu'on l'a fait celle-là.

Le greffier: 63 est fait.

Le président: 63 est fait, d'accord. La page 64 a été faite?

Le greffier: Oui.

Le président: D'accord. 67 n'a pas été fait.

M. Bergeron: Page 67, BII-56(1), il s'agit de penser d'enlever «par contrat». Alors, «transféré doit demander l'enregistrement». Alors, on enlève «par contrat».

Le président: D'accord.

[Traduction]

Mr. Bergeron: I believe the verb «doit» was missing in line 2. Then, «article doit fixer d'une part la procédure à suivre». That is it.

The Chairman: That is it. Agreed, d'accord. Now, at page 61.

Mr. Bergeron: The next one is at page 61, line 28, where we must replace «autre» by «outre». It is a typing error.

The Chairman: Agreed.

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: D'accord. Now at page 62, has it been done?

Mr. Bergeron: We have done that one. In subclause BII-44(1), one of the two amendments which were discussed is missing, namely the amendment to line 28 by which we had agreed to remove the comma after the word «apparaissant», because it should read «apparaissant sur le registre de l'État étranger,». We had agreed that there was no need to use a comma. At page 6:64 of the transcript we had agreed to modify line 28 by simply removing the comma.

The Chairman: I think we do not have that one.

Mr. Langlois: The one you have is three lines lower, in line 31. You have already examined it to remove the words «droit de» and to leave the word «privilege».

The Chairman: How would it read?

Mr. Bergeron: Apparently, the missing amendment to line 28 would only remove the comma between «sant» and «sur le registre».

Mr. Langlois: Precisely.

The Chairman: If we simply eliminated the comma?

Mr. Bergeron: Yes, here.

The Chairman: We do not have it in here?

Mr. Bergeron: No.

The Chairman: Would you take note then that at page 62, line 28, the comma after «sant» should be eliminated. Is that all?

Senator Molgat: The others at page 62 have already been done.

The Clerk: Yes.

The Chairman: Agreed. Then, at page 63.

Mr. Bergeron: At page 63, it seems to me we have already done it.

The Clerk: 63 has been done.

The Chairman: 63 is done, agreed. Has page 64 been done?

The Clerk: Yes.

The Chairman: Agreed. 67 has not been done.

Mr. Bergeron: Page 67, subclause BII-56(1), where we must remove «par contrat». Then «transféré doit demander l'enregistrement». We eliminate «par contrat».

The Chairman: Agreed.

[Text]

M. Langlois: Monsieur le président, il manque un autre amendement à la même page 67, lequel avait trait à la ligne 22, de BII-55, paragraphe 2, où on avait constaté que le mot «ceux-ci» devrait se lire «celui-ci», parce qu'on référerait, à ce moment-là, à un navire ou «part d'intérêt» dans le navire». Je vous réfère, à ce moment-là, à la transcription à la page 6.68.

Le président: Alors, pourriez-vous en tenir compte.

Le greffier: Oui. Voulez-vous répéter s'il vous plaît.

M. Langlois: Il faut utiliser le vocabulaire, le paragraphe BII-55(2), de la version française du bill C-41, est modifié en remplaçant la ligne 22, page 67 par ce qui suit:

«trat de vente de celui-ci et du certificat d'im-».

Le président: «De vente de celui-ci . . .»

M. Langlois: «De celui-ci». Le seul mot qui est changé à la ligne 22 c'est «ceux-ci», par «celui-ci».

Le président: D'accord.

M. Bergeron: Donc, on va à la page 68. Alors, on l'avait fait celle-là, c'est la vente judiciaire.

Le président: Cela a été fait, page 68?

M. Bergeron: Oui.

Le président: D'accord, page 69.

M. Bergeron: A la ligne 9, il s'agit d'ajouter le verbe «soit». Alors, «de celle-ci, soit versé à la personne y ayant droit». Alors, le verbe «soit» manquait.

Le président: D'accord. A la page 70.

M. Bergeron: Celle-là a été faite, je crois c'était le «ou» qui manquait.

Le président: D'accord, page 71.

M. Bergeron: A la page 71, c'est le paragraphe (4), les lignes 40 à 44, qui est changé. Alors, il va se lire

«À la demande de la personne qui a obtenu l'ordonnance prévue au paragraphe (1) ou de toute personne liée par elle, la Cour d'Amirauté peut toujours, après qu'avis en a été donné à toutes les personnes liées par l'ordonnance et à celle qui l'a obtenue, selon le cas,

a) la proroger jusqu'à une date donnée avec;».

Et, on reprend à la ligne 45.

Le président: Alors, à la page 75.

M. Bergeron: La ligne 44, alors, c'est un mot qui manquait «du conservateur suite à un ordre qu'il a donné en vertu».

Le président: Le mot «suite», est ajouté. D'accord.

M. Bergeron: Et, à la page 78, ligne 25, c'est remplacé «bienfaisant», par «satisfaisante». Alors, «que le conservateur estime satisfaisante».

The Deputy Chairman: I would ask that a member of the committee move the adoption of all of these amendments.

Senator Langlois: I so move.

Le président: Sénateur Molgat, est-ce que vous appuyez la motion?

Sénateur Molgat: Oui, monsieur le président.

[Traduction]

Mr. Langlois: Mr. Chairman, there is another amendment missing at page 67 which dealt with line 22, clause BII-55, subclause 2; we had noticed that the word "ceux-ci" should read "celui-ci", because we were dealing with a ship or "part d'intérêt dans le navire". I would like you to refer to the transcript on page 6:68.

The Chairman: Could you note that.

The Clerk: Yes. Would you please repeat.

Mr. Langlois: With regard to the vocabulary, subclause BII-55(2) of the French version of Bill C-41 is amended by replacing line 22, at page 67, by the following:

"trat de vente de celui-ci et du certificat d'im-"

The Chairman: "De vente de celui-ci . . ."

Mr. Langlois: "De celui-ci". The only word which is changed in line 22 is "ceux-ci" which is replaced by "celui-ci".

The Chairman: Agreed.

Mr. Bergeron: Then, at page 68. We have done this one; it deals with the sale by court.

The Chairman: Page 68 has been done?

Mr. Bergeron: Yes.

The Chairman: Agreed, page 69.

Mr. Bergeron: In line 9, we must add the verb "soit". We would have "de celle-ci, soit versé à la personne y ayant droit". The verb "soit" was missing.

The Chairman: Agreed. At page 70.

Mr. Bergeron: I believe it has been done, the word "ou" was missing.

The Chairman: Agreed, page 71.

Mr. Bergeron: At page 71, subclause (4), lines 40 to 44, are changed. It will read

"à la demande de la personne qui a obtenu l'ordonnance prévue au paragraphe (1) ou de toute personne liée par elle, la Cour d'Amirauté peut toujours, après qu'avis en a été donné à toutes les personnes liées par l'ordonnance et à celle qui l'a obtenue, selon le cas,

a) la proroger jusqu'à une date donnée avec;"

And we keep on with line 45.

The Chairman: At page 75.

Mr. Bergeron: A word was missing in line 44, "du conservateur suite un ordre qu'il a donné en vertu".

The Chairman: The word "suite" is added. Agreed.

Mr. Bergeron: And at page 78, line 25, the word "bienfaisant" is replaced by "satisfaisante". We will read "que le conservateur estime satisfaisante".

Le vice-président: Je voudrais demander à un membre du comité de proposer l'adoption de tous ces amendements.

Le sénateur Langlois: Je le propose.

The Chairman: Senator Molgat, do you second the motion?

Sénateur Molgat: Yes, Mr. Chairman.

[Text]

Le président: Alors, vous avez un proposeur et celui qui l'appuie. D'accord?

That completes the amendments to the French text. If there are no other questions of the witness, I would now propose that we adjourn. I would ask members of the committee to remain for a few minutes following the adjournment.

The committee adjourned.

[Traduction]

The Chairman: The motion has been proposed and seconded. Agreed?

Cela met fin à l'étude des modifications apportées au texte français. S'il n'y a pas d'autres questions pour le témoin, je propose que nous levions la séance. Je voudrais demander aux membres du comité de rester quelques minutes après la fin de la séance.

Le comité suspend ses travaux.

APPENDIX "8-A"



Deputy Minister Sous-ministre
Transport Canada Transports Canada

July 29, 1977

The Honourable J. Campbell Haig,
Chairman,
Standing Senate Committee on
Transport & Communications,
140 Wellington Street,
Room 309,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A4

RE: Bill C-41 "Maritime Code Act"

Dear Senator Haig:

I am in receipt of a letter dated July 18 from Mrs. Aline Pritchard written, as I understand, at your direction and requesting that certain information be supplied to the Senate Committee.

The first question relates to the cost of operating a new central registry system against that of the existing one.

As to the cost of operating the existing system you are aware that it is, in effect, a joint operation of this Department and National Revenue Canada. I am informed that the cost to the respective departments during the past fiscal year was as follows:

1. to the Department of National Revenue

- | | |
|-------------------------------------|------------|
| (a) for licencing, 7 man-years, | \$160,000. |
| (b) for registration, 15 man-years, | \$265,000. |

<u>Total</u>	\$425,000.
--------------	------------

2. to the Department of Transport

12 man-years,	\$226,000.
---------------	------------

<u>Total cost</u>	<u>\$651,000.</u>
-------------------	-------------------

The cost of operating the system under the Maritime Code cannot be ascertained with any degree of accuracy at this time. During the past year research within the Department has indicated that the cost of a fully computerized registration system would be substantially greater than the present cost. No decision has however been made to establish a system of this type. The original concept of registration under the Maritime Code contemplated a relatively simple and inexpensive system whereby documents relating to ships would be retained on micro-film. The cost of such a system has not yet been fully explored but is believed to be substantially less than the cost of a computerized system. The Department is not convinced that a computerized system for registration is either necessary nor desirable.

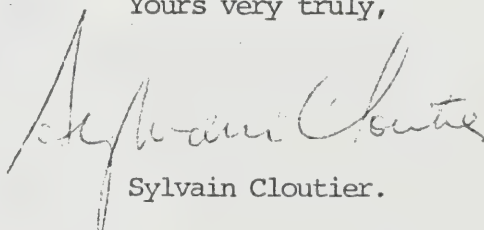
Where computerization may be of assistance is with respect to the storage of information related to the identification system for small craft of certain classes. Research with respect to this system has not yet been carried out but it is evident from the research on full computerization that this would be a much less expensive program.

The second question relates to the extent and nature of representations received by the Department of Transport from small craft owners respecting a new registration system. The answer to that question has already been given in testimony before your committee. There have been no such representations.

Having said that however it is necessary to point out that the system which is contemplated is not so radically different from the existing system as may at first appear. In the existing system we have registered ships and licenced vessels, but many thousands of the registered ships are actually small craft which must use the registry designed for large ships in order that their owners may register title. Thus we have, in effect, a three layer system. In the new system the same small craft plus an additional number of small craft which are now licenced would have a registry system less complex than that for large ships. At the same time there will be an identification system for small craft which are not registered. That system will perform the same function as the present licencing system but will do so more efficiently. Thus under the new system we will also have a three layer system.

Finally I wish to advise that Mr. J. J. Mahoney who has appeared as the chief witness for the Department at the Senate hearings to date will be available to answer questions with respect to the points which are raised in this letter and is authorized to elaborate on the policy background with respect to these points.

Yours very truly,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Sylvain Cloutier', is written over a horizontal line. The signature is fluid and cursive.

Sylvain Cloutier.

THE SENATE
CANADA

July 18, 1977

Mr. S. Cloutier, Deputy Minister
Department of Transport
Transport Canada Building
Place de Ville,
Ottawa, Ontario

RE: Bill C-41 "Maritime Code Act"

Dear Mr. Cloutier:

I have been directed by the Honourable J. Campbell Haig, Chairman of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, to bring to your attention the attached extracts from the Proceedings of the Committee for Wednesday, July 13, 1977 respecting the above Bill.

As you will note, the Committee has requested supplementary information on the following points:--

- a) Cost of operating a new central registry system against that of the existing one.
- b) Extent and nature of representations received by the Department of Transport from small craft owners respecting a new registration system.

It is anticipated that the Committee will meet some time during the week of August 2nd, when the Senate returns, to further consider Bill C-41. Your department will be notified as soon as possible of the date, time and place.

I regret that, for the sake of expediency, I have had to send you photo copies of the evidence as the printed proceedings will not be available until later this week.

I would appreciate a reply to this letter.

Yours sincerely,

Aline Pritchard

(Mrs.) Aline Pritchard, Clerk,
Standing Senate Committee on Transport
and Communications, 140 Wellington St.
Room 309, Ottawa (995-3206)

APPENDIX "8-B"

July 19, 1977

Mrs. Aline Pritchard,
Clerk,
Standing Senate Committee on
Transport and Communications,
140 Wellington Street,
Room 309,
Ottawa, Ontario.

Dear Mrs. Pritchard:

Thank you for your letter of July 18, 1977, with which you enclosed extracts from the Committee proceedings relative to Bill C-41, wherein an estimate was requested on present day costs in administering the existing registry system.

Currently, the registration function is carried out under authority of the Canada Shipping Act at some sixty Customs locations across Canada at an estimated cost to this Department of \$265,000.00 annually. In addition, Customs personnel at 257 locations throughout Canada administer the vessel licencing function on behalf of the Department of Transport at an additional cost of approximately \$160,000.00 per year.

I trust that the foregoing is the information you require and that the Committee's questions regarding the cost of operating a new registry as well as the extent and nature of representations received from the public will be responded to by the Ministry of Transport.

Inasmuch as Senator Haig has indicated that an official of this Department would be invited to attend the next meeting, I look forward to receiving notification of the date, place and time.

Yours truly,

*Original signed
by B.S. Gaudry*

J.P. Connell

THE SENATE
CANADA

July 18, 1977

Mr. J.P. Connell, Deputy Minister
Department of National Revenue
Customs and Excise
Connaught Bldg.,
Ottawa, Ont.

RE: Bill C-41 "Maritime Code Act"

Dear Mr. Connell:

I have been directed by the Honourable J. Campbell Haig, Chairman of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, to bring to your attention the attached extracts from the Proceedings of the Committee for Wednesday, July 13, 1977 respecting the above Bill.

As you will note, the Committee has requested supplementary information on the following points:--

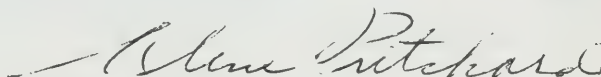
- a) Cost of operating a new central registry system against that of the existing one.
- b) Extent and nature of representations received by the Department of Transport from small craft owners respecting a new registration system.

It is anticipated that the Committee will meet some time during the week of August 2nd, when the Senate returns, to further consider Bill C-41. Your Department will be notified as soon as possible of the date, time and place.

I regret that, for the sake of expediency, I have had to send you photo copies of the evidence as the printed proceedings will not be available until later this week.

I would appreciate a reply to this letter.

Yours sincerely,



(Mrs.) Aline Pritchard, Clerk,
Standing Senate Committee on Transport
and Communications, 140 Wellington St.
Room 309, Ottawa (995-3206)

APPENDICE «8-A»

Le 29 juillet 1977

L'Honorable J. Campbell Haig
Président
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications
140 rue Wellington
Pièce 309
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Objet: bill C-41 «Loi sur le Code maritime»

Honorable sénateur,

J'accuse réception d'une lettre datée du 18 juillet, dans laquelle M^{me} Aline Pritchard me demande, en votre nom, de fournir certains renseignements au Comité sénatorial.

La première question a trait au coût d'exploitation d'un nouveau système central d'enregistrement par rapport à celui qui existe déjà.

En ce qui concerne le coût d'exploitation du système actuel, vous savez qu'il s'agit, en fait, d'une explication conjointe de ce ministère et de Revenu national Canada. On m'informe que les coûts qu'ont dû assumer ces deux ministères au cours de la dernière année financière ont été les suivants:

1. Pour le ministère du Revenu national	
a) inscription, 7 années-hommes	\$160,000
b) immatriculation, 15 années-hommes	\$265,000
	<hr/>
Total	\$425,000
2. Pour le ministère des Transports	
12 années-hommes	\$226,000
	<hr/>
<u>Coût total</u>	<u>\$651,000</u>

Le coût d'exploitation du système en vertu du Code maritime ne peut être évalué de façon précise à l'heure actuelle. L'an dernier, la recherche effectuée au sein du ministère a indiqué que le coût d'exploitation d'un système d'immatriculation entièrement fondé sur l'utilisation des ordinateurs serait sensiblement plus important que les frais actuels. Aucune décision n'a toutefois été prise pour mettre sur pied un tel système. Le concept initial d'immatriculation en vertu du Code maritime prévoyait un système relativement simple et peu coûteux pour conserver sur microfilms les documents ayant trait aux navires. Le coût d'un tel système n'a pas encore été vraiment déterminé, mais on croit qu'il serait considérablement moindre que le coût d'un système d'ordinateur. Le Ministère n'est pas persuadé qu'un système d'immatriculation par ordinateur serait nécessaire ou même souhaitable.

Un ordinateur peut être utile lorsqu'il s'agit d'emmagasiner des données liées au système d'identification des petites embarcations de certaines catégories. Nous n'avons pas encore exploré cet aspect, mais il est évident, d'après les recherches qui ont été faites sur la pleine utilisation de l'ordinateur, qu'il s'agirait d'un programme beaucoup moins coûteux.

La deuxième question a trait à l'étendue et à la nature des requêtes transmises au ministère des Transports par les propriétaires de petites embarcations au sujet d'un nouveau système d'immatriculation. La réponse à cette question a déjà été donnée dans un témoignage présenté à votre comité. Il n'y a pas eu de semblables requêtes.

Ceci dit, il est nécessaire de souligner, toutefois, que le système qu'on envisage n'est pas si radicalement différent du système actuel malgré ce qu'on peut en penser au premier abord. Dans le cadre du système actuel, nous avons des navires immatriculés et des navires qui font l'objet de permis, mais plusieurs milliers de navires immatriculés sont en fait de petites embarcations qui doivent passer par le bureau d'enregistrement conçu pour les gros navires, pour que leurs propriétaires puissent faire inscrire leur titre. Nous avons donc en fait un système à trois volets. Dans le nouveau système, il y aurait pour ces mêmes petites embarcations et pour un nombre additionnel de petites embarcations déjà inscrites, un système d'immatriculation moins complexe que celui qui est destiné aux gros navires. En même temps, il y aura un système d'identification pour les petites embarcations qui ne sont pas immatriculées. Ce système remplira la même fonction que le système actuel d'immatriculation, mais de façon plus efficace. Ainsi, le nouveau système sera également à trois volets.

Enfin, M. J. J. Mahoney qui, jusqu'à présent, a été le témoin principal du ministère aux séances du Sénat, pourra répondre aux questions intéressant les points soulevés dans la présente lettre et sera autorisé à vous expliquer les politiques qui les sous-tendent.

Veuillez agréer, honorable sénateur, mes salutations distinguées.

Sylvain Cloutier

Le 18 juillet 1977

Monsieur S. Cloutier, sous-ministre
Ministère des Transports
Immeuble Transports Canada
Place de Ville
Ottawa (Ontario)

Objet: bill C-41 «Loi sur le Code maritime»

Monsieur le sous-ministre,
L'honorable J. Campbell Haig, président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications m'a demandé de porter à votre attention les extraits ci-joints des délibérations du Comité du mercredi 13 juillet 1977 portant sur le bill susmentionné.

Comme vous le constaterez, le Comité a demandé d'autres renseignements sur les points suivants:—

- a) Coût d'exploitation d'un nouveau système central d'immatriculation par rapport à celui qui existe déjà.
- b) Étendue et nature des requêtes transmises au ministère des Transports par des propriétaires de petites embarcations au sujet du nouveau système d'immatriculation.

On prévoit que le Comité se réunira au cours de la semaine du 2 août lorsque le Sénat reprendra ses travaux, pour poursuivre l'étude du bill C-41. Votre ministère sera avisé aussitôt que possible de la date, l'heure et de l'endroit auxquels se tiendra la réunion.

Je regrette avoir dû, pour accélérer le processus, vous envoyer des photocopies des témoignages, car les délibérations imprimées ne paraîtront qu'à la fin de la semaine.

Je vous saurais gré de répondre promptement à la présente et vous prie d'agréer, monsieur le sous-ministre, l'expression de mes salutations distinguées.

Le greffier du
Comité sénatorial permanent des transports et des communications,
(M^{me}) Aline Pritchard
140 rue Wellington, pièce 309, Ottawa (995-3206).

APPENDICE «8-B»

Le 29 juillet 1977

Madame Aline Pritchard
greffier
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications
140, rue Wellington
pièce 309
Ottawa (Ontario)

Madame,

J'accuse réception de votre lettre du 18 juillet 1977, à laquelle vous aviez joint des extraits des délibérations du Comité relativement au bill C-41 et dans laquelle vous demandiez un aperçu des coûts journaliers pour administrer le système d'immatriculation actuel.

Pour le moment, la fonction d'immatriculation est remplie en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada dans quelque 60 bureaux des Douanes du Canada à un coût approximatif pour ce ministère d'environ \$265,000 par année. De plus, le personnel, des Douanes de 257 bureaux disséminés dans les diverses régions du Canada administre la délivrance de permis de possession de navires au nom du ministère des Transports à un coût additionnel d'environ \$160,000 par année.

J'espère que ces renseignements vous satisferont et que, pour ce qui est des questions posées par le Comité quant au coût d'exploitation d'un nouveau bureau d'enregistrement et à l'étendue et la nature des requêtes reçues du public, le ministère des Transports vous répondra.

Étant donné que le sénateur Haig a dit qu'un responsable de notre ministère serait convoqué à la prochaine réunion, j'attends de recevoir un avis indiquant la date, le lieu et l'heure auxquels elle se tiendra

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

J. P. Connell

Le 18 juillet 1977

Monsieur J. P. Connell, sous-ministre
Ministère du Revenu national
Douanes et Accise
Immeuble Connaught
Ottawa (Ontario)

Objet: bill C-41, «Loi sur le Code maritime»

Monsieur,

L'honorable J. Campbell Haig, président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications m'a demandé de vous faire parvenir les extraits ci-joints des délibérations du Comité du mercredi 13 juillet 1977 portant sur le bill susmentionné. Comme vous le constaterez, le Comité a demandé des renseignements supplémentaires sur les points suivants:

- a) Coût d'exploitation d'un nouveau système central d'immatriculation par rapport à celui qui existe déjà.
- b) Étendue et nature des requêtes transmises au ministère des Transports par les propriétaires de petites embarcations au sujet du nouveau système d'immatriculation.

On prévoit que le Comité se réunira au cours de la semaine du 2 août, lorsque le Sénat reprendra ses travaux pour poursuivre l'étude du bill C-41. Votre ministère sera avisé aussitôt que possible de la date, de l'heure et de l'endroit auxquels se tiendra la réunion.

Je regrette avoir dû, pour accélérer le processus, vous envoyer des photocopies des témoignages, car les délibérations imprimées ne paraîtront qu'à la fin de la semaine.

Je vous saurais gré de répondre promptement à la présente et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression des mes salutations distinguées.

Le greffier du
Comité sénatorial permanent des transports
et des communications, 140 Wellington,
pièce 309, Ottawa. (995-3206)
(M^{me}) Aline Pritchard

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. F. O. Gerity, Q.C., and Mr. Jean Brisset, Q.C., Members of the Special Committee on Substantive Shipping Legislation, Canadian Bar Association;

Mr. J. J. Mahoney Q.C. Special Counsel to the Minister of Transport, (Maritime Code), Department of Transport;

Mr. Raynold Langlois, Counsel for the St. Lawrence Ship-owners' Association Inc., AND The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England;

Mr. C. T. Wood, Acting Vice-President, (Recreation), Canadian Yachting Association;

Mr. Gerald P. Barry, Counsel for the Dominion Marine Association;

Mr. Hartley F. Purvis, Chief, Operational Policy, Customs and Excise Department of National Revenue;

Mr. Robert Bergeron, Legislative Counsel, Department of Justice.

M. F. O. Gerity, c.r., et M. Jean Brisset, c.r., Membres du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien;

M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime), Ministère des Transports;

M. Raynold Langlois, avocat-conseil, au nom de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc., ET de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England;

M. C. T. Wood, vice-président intérimaire, Fédération canadienne de Yachting (Division de plaisance);

M. Gerald P. Barry, avocat-conseil de la Dominion Marine Association;

M. Hartley F. Purvis, chef, Division de la politique opérations, Ministère du Revenu national, Douanes et accise;

M. Robert Bergeron, conseiller législatif, Ministère de la Justice.

2591 1019
-T83

Second Session
Thirtieth Parliament, 1976-77



Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibération du comité
sénatorial permanent des*

Transport and communications

Transports et des communications

Deputy Chairman
The Honourable Maurice Bourget, P.C.

Vice-président
L'honorable MAURICE BOURGET, c.p.



Wednesday, August 3, 1977

Le mercredi 3 août 1977

Issue No. 9

Fascicule n° 9

**Seventh proceedings on
Bill C-41 intituled:**

“An Act to provide a maritime code for
Canada and to amend the Canada Shipping
Act and other Acts in consequence
thereof”.

**Septième séance concernant
le Bill C-41 intitulé:**

«Loi établissant un Code
maritime du Canada et modifiant
par voie de conséquence la
Loi sur la marine marchande
du Canada et d'autres lois.»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Ex officio members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Langlois
Bonnell	Lucier
Bourget	Macdonald
Burchill	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Wednesday, May 18, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cook, seconded by the Honourable Senator McIlraith, P.C., for the second reading of the Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lang moved, seconded by the Honourable Senator Paterson, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat le mercredi 18 mai 1977:

«Suivant l'Ordre du jour le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cook, appuyé par l'honorable sénateur McIlraith, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lang propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, AUGUST 3, 1977
(17)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Deputy Chairman, the Honourable Maurice Bourget, presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Burchill, Cotreau, Denis, Eudes, Graham, Langlois, McElman, Molgat, Smith (*Queens-Shelburne*) and Smith (*Colchester*). (11)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Fournier (*Madawaska-Restigouche*).

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to further consider Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

Witnesses: Mr. F. O. Gerity, Q. C. Member, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association; Mr. Raynold Langlois Counsel for the St. Lawrence Shipowners' Association Inc. AND the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; Mr. Jean Brisset, Q.C. Member, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association; Mr. J. J. Mahoney, Q.C. Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code).

Mr. Gerity made an Opening statement and answered questions.

Mr. Langlois made a statement and answered questions.

Mr. Brisset made a statement.

At 10:55 a.m. the Committee proceeded *in camera*.

At 11:15 a.m. the Committee resumed its public session.

The following witnesses from the Department of Transport were heard: Mr. W. A. O'Neil Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. John A. Read Acting Chief, Ship Registration Division.

Following Opening statements, Messrs. O'Neil and Read answered questions.

Agreed: That a Report prepared by the Ship Registration Division of the Coast Guard, entitled: "Transport Canada—Registry of Ships" be retained by the Committee as Exhibit "A" and be made available to members of the Committee. It was further *Agreed* that the said Report be translated and annexed to the Proceedings of the Committee at a later time.

Nota: The above-mentioned Report is available in the Library of Parliament.

Ordered: That a letter from Mr. H. F. Purvis, Chief Operational Policy Division, Department of National Revenue, Customs and Excise, providing the Committee with statistical information respecting registration and licensing of vessels at

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 3 AOÛT 1977
(17)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui sous la présidence de l'honorable Maurice Bourget (vice-président).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Burchill, Cotreau, Denis, Eudes, Graham, Langlois, McElman, Molgat, Smith (*Queens-Shelburne*) et Smith (*Colchester*). (11)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Fournier (*Madawaska-Restigouche*).

Également présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité poursuit l'étude du bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Témoins: M. F. O. Gerity, c.r., membre du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien; M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc. et la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Association of the London Group, England; M. Jean Brisset, c.r., membre du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien; M. J. J. Mahoney c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime).

M. Gerity fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Langlois fait une déclaration et répond aux questions.

M. Brisset fait une déclaration.

A 10 h 55, le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.

A 11 h 15, le Comité reprend sa séance publique.

Les témoins suivants du ministère des Transports sont entendus: M. W. A. O'Neil, commissaire, Garde côtière canadienne; M. John A. Read chef suppléant Immatriculation des navires.

Après les déclarations préliminaires, MM. O'Neil et Read répondent aux questions.

Il est convenu,—qu'un rapport préparé par la Division de l'immatriculation des navires de la Garde côtière, intitulé «Transport Canada—Registry of Ships» soit retenu par le Comité comme Pièce «A» et que les membres du Comité puissent se le procurer. Il est également *convenu*,—Que ledit rapport soit traduit et joint aux délibérations du Comité à une date ultérieure.

Nota: On peut obtenir le rapport mentionné ci-dessus à la Bibliothèque du Parlement.

Il est ordonné,—Qu'une lettre de M. H. F. Purvis, chef de la Division de la politique des opérations, ministère du Revenu national, Douanes et Accise, fournissant au Comité des renseignements statistiques concernant l'immatriculation et l'émis-

principal Customs ports be annexed to these Proceedings. (*See Appendix "9-A".*)

At 12:05 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

sion de permis aux principaux ports de douanes, soit jointe aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice «9-A»*).

A 12 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs—M^{me} A. Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, August 3, 1977

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-41, to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof, met this day at 9.30 a.m. to give further consideration to the bill.

Senator Maurice Bourget (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Deputy Chairman: Good morning, honourable senators. We continue our work this morning on Bill C-41. I understand that Mr. Gerity has certain suggestions to make. If you have no objection, then, I would ask Mr. Gerity to come forward.

Mr. F. O. Gerity, Q.C., Member, Special Committee on Substantive Shipping Legislation, Canadian Bar Association: Thank you, sir. I will be brief.

Mr. Chairman, honourable senators, in considering last night the somewhat onerous task that has been put before you: some 130 or so amendments to consider and no time in which to consider them and the cardinal point of the issue of a registry, I think I can propose to you a solution which the Department of Transport will accept. First of all, the central registry will become a mere archive, if I may use a word I think both usable in French and English. There will be at least 15 or so deputy registrars, preferably administrative officers of the coastguard. There will be ordinary telecopy or communication between the registrar and the sub-registrars.

As to the 130 amendments—and, by the way, senator, I am not sure whether that is the right number of amendments, but that is what I have been told—the committee of the Bar, that is to say the special committee of which Mr. Arthur Stone is chairman and Maître Brisset and myself are ten-year members, will undertake the task of preparing the type of booklet wherein appears on one page the section and on the other page the comment or proposed amendment, which I believe is easier to read than balancing three books on your knees at one time.

We will review all of the proposed amendments and in so far as our advice is concerned recommend or otherwise whether they be adopted and inserted. That is a matter for this committee and not for us.

We would hope to prepare the final document by mid-September and forward it to Ottawa for distribution to some of the parties, the department and to the clerk of this committee.

That, in brief, is the proposal that I make. The Department of Transport is prepared to accept that proposal and I believe it should alleviate your difficulties, because I also am aware of the attitudes on the coast, being a member of the Bar of Nova Scotia. In any event, Maître Brisset is fully agreed with me in

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 3 août 1977

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le projet de loi C-41 établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la Marine marchande du Canada et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier ledit projet de loi.

Le sénateur Maurice Bourget (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Bonjour, honorables sénateurs. Nous poursuivons ce matin notre étude du Bill C-41. J'ai cru comprendre que M. Gerity avait certaines propositions à nous soumettre. Si vous n'avez aucune objection, je vais demander à M. Gerity de prendre la parole.

M. F. O. Gerity, c.r., membre du Comité spécial sur le droit positif sur la navigation, Barreau canadien: Merci, monsieur. Je serai bref.

Monsieur le président, honorables sénateurs, en repensant hier soir à la tâche énorme qui vous incombe, à savoir l'étude de 130 ou quelques amendements et le manque de temps pour ce faire, ainsi que le point d'un bureau d'enregistrement, je crois être en mesure de vous proposer une solution qu'accepterait le ministère des Transports. Tout d'abord, le bureau d'enregistrement deviendrait tout simplement un bureau d'archives, si vous me permettez ce mot qui a, je crois, le même sens en français qu'en anglais. Il y aurait au moins 15 sous-conservateurs, de préférence des agents d'administration de la garde côtière. Il y aurait échange de communication entre le conservateur et les sous-conservateurs par télécopieurs.

Maintenant, pour parler des 130 amendements—en passant, messieurs les sénateurs, je dois avouer que je ne suis pas certain que c'est là le nombre exact d'amendements, mais c'est ce qu'on m'a dit... Le comité du Barreau, c'est-à-dire le Comité spécial dont M. Arthur Stone est le président et auquel M^e Brisset et moi-même avons été nommés pour 10 ans, entreprendra la tâche de préparer un livret dans lequel on trouverait, en regard, l'article à l'étude et le commentaire ou l'amendement proposé, ce qui, à mon avis, est plus facile à lire que d'essayer de tenir trois livres entre les mains en même temps.

Nous étudierons tous les amendements proposés et, en ce qui nous concerne, nous donnerons notre avis en formulant des recommandations. Pour ce qui est de savoir si les amendements doivent être adoptés et insérés dans le texte, c'est là une question qui relève du présent comité et non de nous-mêmes.

Nous espérons avoir terminé de préparer le texte final d'ici la mi-septembre pour l'envoyer à Ottawa où il sera distribué aux parties, au ministère et au greffier du présent comité.

Voilà la proposition que j'ai à vous soumettre. Le ministère des Transports serait disposé à accepter la proposition, et je crois que celle-ci devrait réduire vos difficultés; je suis au courant des attitudes qui prévalent sur la côte, étant membre du barreau de la Nouvelle-Écosse. De toute façon, M^e Brisset

[Text]

the matter and I am quite sure our chairman will also share the same view.

The point of the registry, which is obviously one that honourable senators do not like, should, under this proposal, satisfy, I hope, the chairman and all of this committee. Thank you.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Gerity.

Senator Denis: Do you mean to say that in addition to the amendments made by the department and the amendments made by the lawyers, the attorneys for the company, you will add further amendments yourself?

Mr. Gerity: No, sir. We propose only to review all the amendments and recommend or not recommend whether they be adopted by this committee. We do not consider it our business to say whether the sections should read so and so. We will merely consider whether we believe they should be accepted or not accepted.

Senator Denis: Why not reprint the bill with the amendments on both sides which have been accepted, and leave aside those amendments which have not been accepted? Then, with your suggestion, we could do something about it in the fall. There is no rush, because apparently the present system is satisfactory. We could come back in the fall and deal with a new bill with the amendments which have been accepted plus what you would want to suggest and then deal with the amendments which have not been accepted yet.

Mr. Gerity: So far as we know, senator, no amendments as yet have been accepted.

Senator Langlois: They have been accepted by the department.

Mr. Gerity: The departmental ones, if acceptable to the committee, will simply be reprinted separately, but with respect to all of those which have been put forward by my friends Langlois and Barry we will either recommend they be accepted or otherwise. We can do no more. But we will put it together in one book in which you can see the section we are talking about instead of having to look at different statutes in order to ascertain what it is that is to be amended.

As to the central registry, it may well be that we will simply include a paragraph in plain language that sets out what is proposed and leave it to the draftsmen to put it into the statutory form.

Senator Smith (Colchester): You mean leave it to them to put it into incomprehensible language.

Mr. Gerity: We want to make the proposal clear, sir, that the central registry will not be what it has been supposed to be. The local registries, to some number, will be maintained as ports of registry.

Senator Smith (Colchester): I was merely attempting a feeble joke to indicate that your clear language would be more acceptable than the draftsmen's incomprehensible language.

[Traduction]

est tout à fait d'accord avec moi sur cette question, et je suis certain que notre président partagera notre point de vue.

Le problème du bureau d'enregistrement, qui ne plaît évidemment pas aux honorables sénateurs, devrait, en vertu de cette proposition, être résolu à la satisfaction, je l'espère, du président et de tous les membres du présent comité. Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Gerity.

Le sénateur Denis: Voulez-vous dire qu'en plus des amendements proposés par le ministère et de ceux proposés par les avocats et les conseillers juridiques de la société, s'ajouteront vos propres amendements?

M. Gerity: Non, monsieur. Nous proposons de revoir simplement tous les amendements et de recommander qu'ils soient ou non adoptés par le présent comité. Nous n'estimons pas qu'il soit de notre ressort de dire comment les articles devraient être rédigés. Nous allons simplement étudier la question de savoir s'ils devraient oui ou non être acceptés.

Le sénateur Denis: Pourquoi ne pas réimprimer le projet de loi en y incorporant, en regard, les amendements qui ont été adoptés, laissant de côté ceux qui ne l'ont pas été? Ensuite, comme vous le proposez, nous pourrions nous en occuper à l'automne. Cela ne presse pas, puisqu'il semblerait que le régime actuel est satisfaisant. Nous pourrions revenir à l'automne et étudier un nouveau projet de loi qui contiendrait les amendements déjà adoptés ainsi que ceux que vous aurez étudiés selon votre proposition et ensuite nous pencher sur les amendements qui n'ont pas encore été adoptés.

M. Gerity: A notre connaissance, Monsieur le sénateur, aucun amendement n'a encore été adopté.

Le sénateur Langlois: Le ministère les a acceptés.

M. Gerity: Pour ce qui est des amendements du ministère, si le comité les accepte, ils seront simplement réimprimés séparément. Pour ce qui est de tous les autres qui ont été mis de l'avant par mes amis Langlois et Barry, nous recommanderons qu'ils soient adoptés ou non. Nous ne pouvons faire plus. Nous réunirons toutes les données dans un même livret afin que vous puissiez voir de quel article il s'agit au lieu d'avoir à chercher dans différentes lois pour comprendre ce que l'on propose d'amender.

Pour ce qui est du bureau d'enregistrement, il se peut fort bien que nous rédigeons tout simplement un paragraphe, en termes simples, pour expliquer notre proposition laissant au rédacteur juridique le soin d'incorporer celle-ci dans le projet de loi.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous voulez dire lui laisser le soin de formuler un article incompréhensible.

M. Gerity: Nous voulons que ce que nous proposons soit clair, Monsieur, à savoir que le bureau d'enregistrement ne sera pas tel qu'il avait été proposé. Un certain nombre de bureaux locaux d'enregistrement continueront à fonctionner comme ports d'armement.

Le sénateur Smith (Colchester): J'essayais simplement de faire une blague pour vous dire que j'aimerais beaucoup mieux votre rédaction simple que le langage incompréhensible des rédacteurs.

[Text]

Mr. Gerity: As to that somewhat controversial issue, I feel, and I am sure Maître Brisset agrees, that it would read better in plain language just what we are proposing so that there is no mistake as to what the central registry is for.

Senator Smith (Colchester): Yes.

Mr. Gerity: I am assured that the department will accept that proposal.

Senator Langlois: Mr. Chairman, as you realize, we have the problem of keeping this bill alive until we come back in the fall. I would therefore like to know from Mr. Gerity when he expects his committee will be ready to submit its study to us.

Mr. Gerity: We propose to complete it by September 15, sir, because our chairman will not be back until the end of the month. I do not know whether Professor Gold is going to the Rio conference or not. So far as the west coast member is concerned, I do not know whether he will appear, but at least the three original members of the committee pledge themselves to finish this work by September 15, unless that is a Sunday or something of that kind.

Senator Langlois: You could take a bit more time than that, if you want, because apparently Parliament will adjourn to October 17, and I think ten days in advance of that would give us sufficient time to deal with your amendments.

Mr. Gerity: We are happy to accept that, sir.

Senator Langlois: We would not want you to miss your summer holidays.

Mr. Gerity: It is not that but is rather that the typing of this sort of booklet, where the obverse and reverse is shown, takes time; and then to put it through the machine takes time, and consequently we want to have time in hand. Therefore, we have proposed September 15. But it may very well be a week later before we are able to forward the copies to the department, to its special counsel and to the secretary to this committee.

Senator Langlois: Since you have made reference to the two other colleagues who have suggested amendments to this committee, Mr. Gerity, is it your intention to consult with them in regard to this matter?

Mr. Gerity: We intend to send them a copy of what we have produced, sir. I do not know that we can do more than that, because the committee is a special committee of the Bar and we try to preserve, so far as possible, the fact that we are independent. We are beholden to no one in particular and we are able to give opinions according to the way we see it. We are not bound by any clients or their ideas and would disregard them in any event. I think that apart from sending early copies to Messrs. Langlois and Barry we cannot do much more.

I am sure Maître Brisset agrees with me.

Senator Langlois: Besides that, you have the usual problem of getting several lawyers to agree among themselves.

[Traduction]

M. Gerity: En ce qui concerne cette question quelque peu controversée, je crois et je suis convaincu que M^e Brisset partage mon opinion, qu'il serait beaucoup plus facile de comprendre notre proposition si celle-ci est rédigée en termes simples afin qu'il n'y ait aucune erreur sur la raison d'être du bureau d'enregistrement.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui.

M. Gerity: On m'assure que le ministère acceptera la proposition.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, comme vous le savez, nous devons trouver le moyen de conserver à ce projet de loi toute son actualité jusqu'à notre retour, à l'automne. J'aimerais donc que M. Gerity me dise quand il prévoit nous remettre l'étude qu'entreprendra son comité.

M. Gerity: Nous nous proposons d'avoir terminé d'ici le 15 septembre, monsieur, puisque notre président ne sera pas de retour avant la fin du mois. Je ne sais pas si le professeur Gold ira ou non à la Conférence de Rio. Pour ce qui est de notre représentant de la côte ouest, je ne sais pas s'il viendra, du moins les trois membres originaux du comité se sont-ils engagés à terminer le travail avant le 15 septembre, à moins bien sûr que cette date ne tombe un dimanche.

Le sénateur Langlois: Nous pourrions vous accorder plus de temps, si vous le voulez, puisqu'il semblerait que le Parlement ne reprendra que le 17 octobre. Je crois que si nous avions le document dix jours avant cette date, nous aurions suffisamment de temps pour étudier vos amendements.

M. Gerity: Nous en serions heureux, monsieur.

Le sénateur Langlois: Nous ne voudrions pas que vous soyez privés de vacances d'été.

M. Gerity: Ce n'est pas cela, c'est plutôt que la dactylographie d'un livret de ce genre, recto verso, prend du temps; ensuite, bien sûr, il faudra l'imprimer. Par conséquent nous voulons donc avoir suffisamment de temps et c'est pourquoi nous proposons le 15 septembre. Mais il se pourrait fort bien que ce ne soit qu'une semaine plus tard que nous en envoyions copie au ministère, au conseiller juridique spécial du ministère et au greffier de votre comité.

Le sénateur Langlois: Vous avez mentionné les deux collègues qui ont proposé des amendements à notre comité, monsieur Gerity, j'aimerais savoir si c'est votre intention de les consulter à ce sujet?

M. Gerity: Nous avons l'intention de leur faire parvenir un exemplaire de notre travail, monsieur. Je ne crois pas que nous puissions en faire davantage puisque notre comité est un comité spécial du barreau; nous tentons de préserver, dans la mesure du possible, notre indépendance. N'ayant de compte à rendre à personne, nous sommes en mesure d'émettre des opinions personnelles. Nous ne sommes pas liés par nos clients ou leurs idées et même, si c'était le cas, nous n'en tiendrions pas compte. Je crois donc que nous ne puissions faire plus que d'envoyer des copies préliminaires à MM. Langlois et Barry.

Je suis convaincu que Maître Brisset est d'accord avec moi.

Le sénateur Langlois: En outre, vous avez l'éternel problème de faire l'unanimité entre plusieurs avocats en présence.

[Text]

Mr. Gerity: That is true, sir. You may recall the English saying that a lawyer speaking to other lawyers has the worst job in the world because all they want to do is talk themselves.

Senator Langlois: My concern was that the input of these two members of the Bar should not be lost.

Mr. Gerity: It will not be lost. It will be reprinted and we will simply indicate whether we recommend it or not. It does not become us to do anything else, because that is the committee's business. That is all I have to say unless there are any questions.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, it sounds like a useful step forward, but there are two things which seem to me still left to be dealt with somehow. One would be to make sure how amendments would interact with other provisions of the existing law, if we did accept them. Even if Mr. Gerity and his associates were to recommend against particular amendments, the committee might nevertheless think it knew better. That might be a very bold thing to do, but still it is possible. In deciding whether or not to accept that contrary recommendation of Mr. Gerity and his associates, we would have to know how other things would be affected if we did decide to put the amendment into the bill. I do not know what Mr. Gerity envisages with regard to that.

Mr. Gerity: I think I can answer the honourable senator fairly satisfactorily. This was a paper written on the former Bill 216. It has a section entitled "General Notes." We would make a necessary comment as to the effect of some amendment if we felt it was not *pari passu* with other sections of the act. In other words, we would put in a footnote or a general two-page comment such as the one I have made here.

Senator Smith (Colchester): The other point is that after receiving these documents from Mr. Gerity and his associates, and having decided which of their recommendations we are ready to accept, we still have the problem of getting that integrated into the bill or else a new bill drafted based on them. We would have to figure out some way of looking after that situation in time.

The Deputy Chairman: Yes. It will take some time, because, after all, the committee will have the final say on all the amendments or recommendations made by the Bar committee; and also to redraft a new bill which may be necessary at that time. It will take at least four or five days. It will then have to be sent to the Senate and the Senate discuss it and either approve or refuse it. It means that we would have to meet at least one week in advance, so far as the committee is concerned. With regard to the Senate itself, I think that in a couple of days we could deal with that bill. I think it is a good point, because we need time.

Senator Langlois: Mr. Chairman, if we can find a way of keeping this bill alive until the next session opens, we could take some time in the following session to complete the work if we have not completed it. A very interesting suggestion is

[Traduction]

M. Gerity: En effet, monsieur. Vous connaissez sans doute l'adage anglais voulant qu'un avocat qui adresse la parole à d'autres avocats ait la tâche la plus difficile au monde, parce que tout ce que ses auditeurs veulent faire c'est parler eux-mêmes.

Le sénateur Langlois: Je ne voulais pas que l'apport de ces deux membres du barreau soit perdu.

M. Gerity: Il ne le sera pas. Nous le reproduirons et nous indiquerons simplement si nous recommandons son adoption ou son rejet. C'est notre seul rôle, le reste relève de votre comité. C'est tout ce que j'avais à dire, à moins qu'il y ait d'autres questions.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, c'est un premier pas, mais il me semble qu'il reste encore deux choses à régler. D'abord, il reste à voir quelles seront les répercussions de ces amendements, s'ils sont acceptés, sur les autres dispositions de la loi actuelle. Même si M. Gerity et ses associés recommandent le rejet de certains amendements, les membres du comité pourraient néanmoins décider de les adopter. Ce serait peut-être très audacieux, mais cela demeure possible. Pour décider si nous devons ou non adopter une voie contraire à la recommandation de M. Gerity et de ses associés, il nous faudra savoir quelles seront les répercussions possibles d'une telle démarche. Je ne sais pas ce que M. Gerity envisage à cet égard.

M. Gerity: Je pense pouvoir répondre assez facilement. Voici un document qui a été préparé sur l'ancien bill 216. Il comporte une rubrique intitulée «Remarques générales». Nous ferions les remarques nécessaires sur les répercussions éventuelles d'un amendement quelconque, si à notre avis celui-ci n'était pas compatible avec les autres articles de la loi. En d'autres mots, nous ajouterions des notes en bas de page ou un commentaire général de deux pages, tel que celui que nous avons ici.

Le sénateur Smith (Colchester): Ensuite, après avoir reçu ces documents de M. Gerity et de ses associés, et après avoir choisi celles de leurs recommandations que nous acceptons, il nous faudra décider comment les intégrer dans le projet de loi ou comment faire rédiger un nouveau projet de loi qui en tiendrait compte. Il nous faudra trouver moyen de régler ce problème dans les délais voulus.

Le vice-président: Oui. Il faudra du temps, car après tout, notre comité aura le dernier mot sur tous les amendements ou recommandations que présentera le comité du barreau ainsi que sur la rédaction d'un nouveau projet de loi, si cela devenait nécessaire par la suite. Il faudra au moins quatre ou cinq jours pour ce faire. Ensuite le nouveau texte sera envoyé au Sénat pour que celui-ci en discute, l'approuve ou le rejette. Ainsi, il nous faudra nous réunir au moins une semaine à l'avance. Pour ce qui est du Sénat, je crois que nous pourrions en quelques jours y étudier le projet de loi. C'est une bonne chose, car il nous faudra du temps.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, si nous pouvons trouver un moyen de conserver à ce projet de loi toute son actualité jusqu'à notre retour, lors de la session prochaine, nous pourrions empiéter sur le début de la prochaine session

[Text]

being made to this committee. I do not think we should force them to work within a very tight schedule. Of course, I do not know whether they have taken a holiday, but they deserve to have a summer holiday as well as anyone else.

The Deputy Chairman: And so do we.

Senator Langlois: I think they can take the full month of September to do this job.

Mr. Gerity: The fact is that neither Mr. Brisset nor myself will be absent. The chairman will have finished his vacation in Nova Scotia, which is a sort of sacred period to him—I do not blame him.

Senator Smith (Colchester): It will be very refreshing to him too.

Mr. Gerity: I believe Professor Gold is going to Rio de Janeiro to the Comité Conference. Mr. Cunningham of Vancouver is the remaining member. There is no question of it impinging on our holidays. I am somewhat semi-retired in the sense that I am winding up most of my cases. I am giving up the management of my law firm. I have become tired of it after 15 years. So I have time to think and consider.

The Deputy Chairman: Mr. Langlois, do you have anything to say?

Mr. Raynold Langlois, Counsel, on behalf of the following associations: The St. Lawrence Shipowners' Association Inc. and the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other protection and indemnity associations of the London Group, England: Mr. Chairman, if I may say from this spot, so far as the people I represent are concerned, we welcome the suggestion made by Mr. Gerity, except that there are two points that concern us. One is that this committee that Mr. Gerity speaks of has gone through this legislation before and has felt that it could not have an input in a great number of matters because they were told that these were matters of policy. I was also informed by members of the committee, and the chairman in particular—and I was also reminded of that by Mr. Gerity himself two nights ago—that the Bar never felt that it should pronounce itself on matters of policy.

So if this committee is going to go into the bill and make recommendations, and yet is bound by drafting that is presently in the bill, which would be there because of matters of policy or political orientations, then I am afraid the recommendations that could be made would be, if not of little use, would not cover ground which would be very important for this committee to have covered because some of the issues we have raised are issues of policy.

For instance, are you going to make a master of a ship indictable for failing to report an offence? That is a matter of policy. If the Canadian Bar merely looks at that text to make sure it achieves the objective of the draftsman, that is totally unsatisfactory to the points of view that we raised on behalf of our clients.

[Traduction]

pour terminer le travail, si ce n'est déjà fait. Une proposition très intéressante nous est soumise. Je ne crois pas que nous devrions forcer ses auteurs à respecter un calendrier trop rigide. Bien sûr, je ne sais pas s'ils ont pris des vacances, mais ils les méritent certainement comme tout le monde.

Le vice-président: Et nous aussi.

Le sénateur Langlois: Je crois qu'ils peuvent prendre tout le mois de septembre pour faire leur travail.

M. Gerity: En fait, ni M. Brisset ni moi-même ne serons absents. Le président aura pris ses vacances en Nouvelle-Écosse, vacances qui sont pour lui une période sacrée... Je ne lui en tiens pas rigueur.

Le sénateur Smith (Colchester): Il s'en portera certainement très bien lui aussi.

M. Gerity: Je crois que le professeur Gold va se rendre à Rio de Janeiro pour une réunion du comité. M. Cunningham de Vancouver est l'autre participant. Il n'est pas du tout question que notre tâche empiète sur nos vacances. Je suis presque à la retraite, en ce sens que je mets la dernière main à la plupart de mes dossiers. J'abandonne la direction de mon cabinet. Après quinze ans, j'en suis fatigué. J'ai donc le temps de penser et de réfléchir.

Le vice-président: M. Langlois, avez-vous quelque chose à dire?

M. Raynold Langlois, avocat-conseil, représentant les associations suivantes: L'association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc., et la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England: Monsieur le Président, si vous me le permettez, j'aimerais dire, au nom des personnes que je représente, que nous sommes satisfaits de la proposition de M. Gerity, à deux exceptions près. D'abord, il y a le fait que le comité dont parle M. Gerity a déjà étudié le projet de loi et a avoué ne pouvoir donner son avis sur un grand nombre de questions, parce qu'il s'agissait de questions de politique. Les membres du comité m'ont également dit, plus particulièrement le président... et M. Gerity lui-même me le rappelait il y a deux jours... que le barreau n'a jamais cru devoir se prononcer sur des questions de politique.

Par conséquent, si le Comité a l'intention d'étudier le projet de loi et de faire des recommandations, tout en étant lié par des dispositions qui s'y trouvent actuellement pour des raisons de questions de politique ou d'orientation de politique, je crains alors que les recommandations qui pourraient être faites seraient, sinon de peu d'utilité, peu propres à traiter des points qu'il aurait été très important que le Comité traite, car certaines des questions que nous avons soulevées se rapportent à la politique.

Par exemple, inculpez-vous le capitaine de navire qui n'a pas signalé une infraction? C'est une question de politique. Si le Barreau canadien n'examine ce texte que pour s'assurer qu'il respecte l'objectif du rédacteur, ce sera totalement insatisfaisant quant aux points de vue que nous avons soulevés au nom de nos clients.

[Text]

The same thing holds true for the definition of "owner" for the question of forfeiture versus detention, and the jurisdiction of the Federal Court with respect to superior courts and appellate courts.

These are all matters where you are either for or against the proposals of Mr. Barry and myself, made not on the question of legal drafting but on policy. Will this country allow the Federal Court to be able to overrule and stay proceedings in courts of equal jurisdiction on any matter, except possibly limitation of liability actions, as was discussed before? That is my first area, and great area, of concern. I am afraid we will be back to the same discussion here in September and October if this committee extends the courtesy that it has extended to me and my colleague on this bill to date.

My second concern is the statement made by Mr. Gerity, which surprises me, that he would not consult the representatives of the parties at the drafting stage of his report. I am a member of the Canadian Bar—admittedly not as senior as Mr. Gerity; I am a member of the admiralty subsections and the admiralty section of the Canadian Bar, and I know that the rules of the Canadian Bar are clear to the effect that any committee which is set up by the Canadian Bar has the power to add, to consult, to hear people, and to speak to people.

I understand, and know for a fact, that the committee has spoken to Mr. Mahoney. Why would they not speak to us? We seem to be representing the other side of the coin—unless what Mr. Gerity is telling us in couched language is that they will listen to no one including the Ministry of Transport. That would be unfortunate indeed, because if there is a report issued by the Ministry of Transport—and I can say there is; I can even give you the title to it—on the question of central registry, it would be unwise, if I may make that suggestion, to even attempt to change the present system, or to come back to the present system, or some modified form, without knowing what the officials, that are charged with the day-to-day administration of the present registry system, have discovered as what are major faults in the legislation—as much as 24 or 25 points which Mr. Barry and myself did not even discover in the bill.

That would be the first time that a committee, attempting to do a complete job on legislation, would fail to hear people that can contribute positively to the work they are doing. So I am afraid that if the rules are not set, that the committee for the Canadian Bar feels totally unbound by matters of policy but will look at it as admiralty lawyers who are trying to find the best law for Canada on the subject matter, and, secondly, that they are prepared to have input from Mr. Mahoney, from the officials of the Department of Transport, and Customs and from ourselves, we will have the same discussion again in October—on different wording, but the same problems are likely to arise. I am sorry for having taken up so much of your time, but I feel strongly about it.

The Deputy Chairman: Can you answer that, Mr. Gerity?

[Traduction]

La même chose vaut pour la définition de «propriétaire», pour la question de confiscation par opposition à rétention, et pour la compétence de la Cour fédérale par rapport aux cours supérieures et aux cours d'appel.

Ce sont là les questions au sujet desquelles vous vous êtes prononcés pour ou contre les propositions que M. Barry et moi-même avons faites, non sur la question du libellé mais sur la politique. Notre pays permettra-t-il à la Cour fédérale d'annuler et de suspendre, dans les tribunaux de compétence égale, les procédures portant sur toutes les questions, à l'exception peut-être la prescription dans les poursuites en dommages-intérêts dont nous en avons discuté déjà? C'est ma première et ma grande inquiétude. Je crains qu'il nous faille, si le comité nous y invite, revenir ici discuter de la même chose en septembre et en octobre, mes collègues et moi.

J'ai été inquiet en deuxième lieu par l'étonnante déclaration de M. Gerity qui a dit qu'il ne consulterait pas les représentants des parties, au stade de la rédaction de son rapport. Je fais partie du Barreau canadien—où je n'occupe manifestement pas un rang aussi élevé que M. Gerity; je fais partie des sous-sections de l'amirauté et de la section de l'amirauté du Barreau canadien et je sais que les règles du Barreau canadien sont nettes sur ce point: tout comité qui est constitué par le Barreau canadien a le pouvoir d'ajouter, de consulter, d'entendre et de s'entretenir avec des personnes.

Je sais de sources sûres que le Comité s'est entretenu avec M. Mahoney. Pourquoi ne nous a-t-il pas parlé? Nous semblons représenter l'autre face de la médaille—à moins que ce que M. Gerity essaie de nous dire en termes voilés qu'il n'écouterait personne, même pas le ministère des Transports. Ce serait vraiment malheureux car, si un rapport est émis par le ministère des Transports—et je puis dire qu'il y en aura un, je peux même vous en donner le titre—sur la question du Bureau central d'enregistrement—il serait insensé, permettez-moi cette observation, de tenter même de changer le système actuel, ou de revenir au système actuel, ou à une certaine forme modifiée, sans savoir que les hauts-fonctionnaires, qui sont chargés de l'administration quotidienne du système d'immatriculation actuel, ont découvert les principales failles de la loi—c'est-à-dire 24 ou 25 points que M. Barry et moi-même n'avions même pas décelés dans le projet de loi.

Ce serait la première fois qu'un comité, désireux de parfaire un texte de loi, refuserait d'entendre des personnes qui peuvent contribuer positivement à son travail. Je crains donc, si les règles ne sont pas fixées, que le Comité du Barreau canadien ne se sente absolument pas lié aux questions de politique mais les voie à titre d'avocats d'amirauté qui essayent de rédiger sur ce point la meilleure loi pour le Canada, et, je crains également que s'ils sont disposés à recourir à M. Mahoney, aux hauts-fonctionnaires du ministère des Transports, du ministère du Revenu national et à nous-mêmes, nous aurons la même discussion en octobre—mais dans des termes différents: les mêmes problèmes se poseront probablement. Je suis désolé d'avoir pris autant de votre temps, mais cette question me touche de très près.

Le vice-président: Pouvez-vous répondre à cela, M. Gerity?

[Text]

Mr. Gerity: I think the answer we might give—of course, I leave it to Mr. Brisset to say what he feels about the matter—is that we are not proposing to redraft the statute. We are proposing to take the amendments that have been put before this committee and put them in context. There are one or two matters which will probably be changed in any event, such as the confusion between detention and seizure, and matters of that class, but certainly we are not setting out to rewrite the statute.

With regard to the central issue—that of a registry—we have official sanction to make the proposal that has been made to this committee, and so far as I am concerned, as to the size of committees, I follow the standard rule that the ones who translated the bible were the only ones who did any work, and consequently we prefer to remain as we are, having worked together for ten years. We are not proposing new legislation, we are only proposing to examine those amendments that have been put before this committee.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, I do not want to put his in any offensive way. I am struggling to find an inoffensive way of saying what I want to say. On hearing now what Mr. Gerity says he and his committee are prepared to do, I have a different view of what the result of their work will be from the one I had a few minutes ago. It begins to look to me now as though what he is saying is, “We will look at these proposed amendments and put them up in a way that will make it easy for you to look at them, but we are not going to try to integrate them into the bill, even assuming the committee has indicated it wishes to accept them”.

I do not know how much farther forward that would get us. For instance, talking about the question of detention, and so on, I would suppose that what the committee would probably want—and I do not really know, because we have not taken a decision—would be a change which would clear away what seems to me, at least, to be the obvious difficulty inherent in the bill as it is now drafted; but if we are not going to get that, and all we are going to get is a sort of consolidation, or list of amendments that is easy to follow, I do not know what the value of that would be.

Mr. Gerity: Mr. Chairman, I think perhaps I did not express myself clearly. Most certainly, as to an amendment which we believe should be part of the bill, we will integrate it into the section; but it may be necessary for us, in view of the large number of proposed amendments, to indicate that for some reason or other we have decided that that particular amendment should not be part of the clause. Certainly we hope to put before you a completed clause with the proposed amendment in it; but there are 130 amendments, as I understand it, and that is quite a good deal of amendment. We merely thought, possibly incorrectly, that by proceeding in that manner we might maximize the assistance we can give to this committee.

Mr. Brisset has a view, and I think perhaps he should state it.

[Traduction]

M. Gerity: Je crois que la réponse que nous pourrions donner,—bien sûr, M. Brisset est parfaitement libre de dire ce qu’il ressent sur ces questions—c’est que nous ne proposons pas de refaire la loi. Nous proposons d’y incorporer les amendements qui ont été présentés au Comité. Il y a un ou deux points qui seront probablement changés de toute façon, comme la confusion entre rétention et saisie et des questions de ce genre, mais nous n’avons certainement pas l’intention de réédiger à nouveau la loi.

Pour ce qui est de la question centrale—celle du bureau d’enregistrement—nous sommes officiellement autorisés à présenter cette proposition au Comité, et, quant à l’importance des comités, je respecte, pour ma part, la règle normale qui veut que ceux qui ont traduit la Bible soient les seuls qui aient vraiment travaillé et, par conséquent, nous préférons rester comme nous sommes, puisque nous avons travaillé ensemble pendant dix ans. Nous ne proposons pas une nouvelle loi, nous ne proposons que d’examiner les amendements qui vous ont été présentés.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le Président, je ne veux pas être blessant. Je m’efforce de trouver une façon pacifique de dire ce que j’ai à dire sans blesser qui que ce soit. En entendant M. Gerity dire ce qu’ils sont disposés à faire, lui et son comité, j’ai, depuis un moment, sur les résultats de leurs travaux, une opinion différente de celle que j’avais plus tôt. Il me semble qu’il nous dit: «Nous examinerons ces projets d’amendement et nous les formulerons de la façon qui vous permettra de les étudier le plus facilement, mais nous n’allons pas essayer de les incorporer au projet de loi, même en supposant que le comité ait manifesté son intention de les accepter.»

Je sais pas à quel point cela nous avancerait. Par exemple, au sujet de la rétention, etc., je présume que le Comité veut probablement—et je ne le sais pas réellement, parce que nous n’avons pas pris de décision—un changement qui nous débarrasserait de ce qui me semble à moi, du moins, être une difficulté évidente et inhérente au projet de loi, sous sa formulation actuelle; mais si ce n’est pas cela et si nous n’obtenons en somme qu’un recueil, qu’une liste d’amendements facile à suivre, je me demande alors quelle en serait la valeur.

M. Gerity: Monsieur le Président, je crois que je ne me suis peut-être pas exprimé clairement. Nous incorporerons certainement au bill tout amendement qui, selon nous, doit en faire partie; mais le grand nombre d’amendements nous obligera peut-être à indiquer que, pour une raison ou pour une autre, tel amendement ne devrait pas être inséré dans l’article. Certes, nous espérons vous soumettre un article complet, auquel l’amendement proposé aura été incorporé; mais il y a, je crois, 130 amendements: un nombre assez élevé. Peut-être est-ce à tort que nous avons pensé que c’est en procédant ainsi nous pourrions le mieux aider le comité.

M. Brisset a une opinion qu’il devrait, je crois, exprimer.

[Text]

Mr. Jean Brisset, Q.C., Special Committee on Substantive Shipping Legislation, Canadian Bar Association: Mr. Chairman and senators, there have been, following the hearings before your committee, very important changes in policy matters on the part of the department, and in the work we will be doing, the amendments which will be proposed, based, in some cases, on the amendments proposed by Mr. Barry or Mr. Langlois, will reflect these changes in policy. I name but two: the registry system, which, from the point of view of operation locally will remain as it was, and the question of the differentiation that is to be made between detention and the results of detention, and forfeiture. These are the two main points, I believe, that have been raised by Mr. Barry and Mr. Langlois.

Senator Smith (Colchester): Does that mean, Mr. Chairman, that we will get integrated into the bill, as a result of the proposed effort, those things which are acceptable to the Department of Transport and nothing else, and that we will be left again with the task of trying to sort out the questions of policy which the committee may think ought to be settled quite differently from the way in which the Department of Transport thinks they ought to be settled?

Mr. Gerity: Well, insofar as the amendments offered officially by the Department of Transport are concerned, they have not of course, as yet been adopted by this committee; but certainly in the case of any amendment which we recommend, it will be integrated into the section, so that it so reads, whether it is an amendment proffered by Mr. Langlois or one that comes from the special counsel to the department.

It is rather difficult to consider exactly how one will grapple with 130 amendments. Some of which are similar in form, and others of which are similar in substance; but there are some points of policy, and very important points, as Mr. Brisset said, that the department is prepared to yield on. After all, the fact that the central registry will not be what everybody believed it would be is a fairly large step in the right direction, to begin with.

Senator Smith (Colchester): I agree.

Mr. Gerity: But some of the amendments may be mere cosmetics, for all I know. I haven't had the opportunity to read them all as yet. We merely say that if and when any one amendment seems to be suitable, we would integrate it into its clause, so that it reads in a manner that is easy for this committee to consider. It would be marked as an amendment, of course, and we would indicate what source it came from.

Senator Smith (Colchester): Yes. I am not sure I follow, but I am willing to assume for the moment, at any rate, that what you say does not really mean that you are going to be guided by the Department of Transport as to whether you accept or reject certain amendments.

Mr. Gerity: I think that is a matter that has to be considered in the context of the specific section which three different sources have offered amendments in, in some cases. In order to assist this committee we might have to take some

[Traduction]

M. Jean Brisset, c.r., Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'association du Barreau canadien: Monsieur le Président et messieurs les sénateurs, il y a eu, à la suite des audiences de votre Comité, de très importants changements dans les questions de politique du Ministère, dont témoignent les amendements qui seront proposés et qui, parfois, seront fondés sur les amendements proposés par M. Barry ou M. Langlois. Je n'en cite que deux: le système d'immatriculation qui, du point de vue du fonctionnement local restera inchangé, et la question de la différenciation qui doit être faite entre la rétention et les résultats de la rétention, et la confiscation. Ce sont là les deux principaux points, je crois, qui ont été soulevés par M. Barry et M. Langlois.

Le sénateur Smith (Colchester): Doit-on comprendre, monsieur le Président, que seuls seront intégrés au projet de loi, les aspects qui sont acceptables au ministère des Transports, et qu'il nous faudra encore essayer de trier les questions de politique qui, de l'avis du Comité, devraient être réglées d'une manière toute différente de celle que le ministère des Transports le juge indiquée?

M. Gerity: Quant aux amendements présentés officiellement par le ministère des Transports, ils n'ont pas, bien sûr, encore été adoptés par le Comité; mais tout amendement que nous recommandons sera sûrement incorporé à l'article visé, de façon à ce qu'on puisse l'y lire, qu'il ait été présenté par M. Langlois ou par un conseiller juridique spécial du Ministère.

Il est plutôt difficile de se représenter exactement comment il sera possible de s'attaquer à ces 130 amendements, car certains sont semblables quant à la forme, et d'autres quant au contenu. Mais sur certains aspects concernant les politiques, aspects d'ailleurs très importants, comme l'a signalé M. Brisset, le ministère est prêt à faire des concessions. Après tout, le fait que le registre central ne sera pas ce que tous croyaient qu'il serait représenté dès le départ, un pas important dans la bonne direction.

Le sénateur Smith (Colchester): J'en conviens.

M. Gerity: Mais, à ma connaissance, certains de ces amendements véhiculent des changements superficiels. Je n'ai toutefois pas eu l'occasion de les lire tous. Nous voulons tout simplement dire que si l'un de ces amendements semble valable, nous l'intégrerons dans l'article en question, de sorte qu'il sera facile à lire aux fins de l'étude en comité. Il figurerait en tant qu'amendement, bien sûr, et nous indiquerions de quel source il provient.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui. Je ne suis pas certain d'avoir bien saisi, mais pour l'instant, je présume, de toute façon, que ce vous dites ne signifie pas vraiment que vous allez suivre les directives du ministère des Transports en ce qui concerne votre acceptation ou votre rejet de certains amendements.

M. Gerity: Je crois que cette question doit être envisagée dans le contexte de l'article précis au sujet duquel dans certains cas, les amendements proposés proviennent de trois sources différentes. Afin d'aider le Comité, nous allons peut-

[Text]

position on what we thought was the better or most suitable method of doing it and integrate that into the clause in question. If, for some reason, we believe that some amendment did not suit the case, or other part of the act, then we would have to indicate that we did not recommend it, because in the last resort the final answer lies with the honourable senators, and not with us; but to commit ourselves at this point in time, I think, to saying that 130 amendments should be incorporated in the statute would be to say more than I would be prepared to say at this time.

Senator Smith (Colchester): I would not expect you to say that. I suppose the point that I am trying to make is, are we being told that this is going to be a completely independent job, and not guided by the views of the Department of Transport except if those views appeal, as having the intrinsic merit necessary to make them acceptable?

Mr. Gerity: I think that that would be so, senator, because obviously, at least speaking from memory, there seems to be a certain amount of repetition in some of the amendments that have been offered; in other words, different versions of the same thing. To be sure, there is what is commonly known as a decent confusion between seizure and detention, and how they ought to be handled, and obviously that is an amendment that those who have proposed it here, and private interests, and special counsel, have all recommended; so obviously we would rephrase that paragraph to cover the fact that if the fine were not paid, at least the remainder of the value of ship would be returned to the owner, because it would be inconsistent with good sense if it were to be done in any other way.

Senator Smith (Colchester): I realize you would not wish to commit yourself to what your final recommendation would be at this time, but what seems to me to be a very simple correction, that anybody ought to be glad to see made is this: there is a provision in one of the sections that a certain official has certain powers if he has cause to suspect that something is happening. As far as I am concerned it would not be a very great leap to change that in order to fit in with the usual phrase, "reasonable and probable cause to believe." What would you think about that change?

Mr. Gerity: Well, senator, there is a committee, and it does have five members, all of whom would have views, presumably. Perhaps Mr. Brisset might speak on the point that if we thought some section was not right, whoever proposed an amendment, we would feel it appropriate to say so, and put it into language we thought it ought to be in, so far as the draftsmen would consider our methods of draftsmanship appropriate. I think Mr. Brisset would agree that in a case such as you propose we would most certainly consider the matter. Quite frankly, I wrote this piece of paper in front of me three and a half years ago, and although my memory is fairly good I certainly do not remember all the discussions we had at that time about the bill, whether it should be thrown out the window and started all over again, or whatever; but it is that effluxion of time that has posed the difficulty, and this is the reason that I am proposing, and Mr. Brisset is proposing,

[Traduction]

être établir quelle méthode nous semble la plus valable pour intégrer l'amendement dans l'article en question. Si, pour une raison ou pour une autre, nous croyons qu'un amendement ne convient pas dans le cas qui nous occupe, ou n'est pas conciliable avec une autre partie de la loi, il nous faudra alors indiquer que nous ne sommes pas d'accord, car, en dernier ressort, la réponse relève des honorables sénateurs et non de nous; mais, à ce moment-ci de la discussion, je crois que je n'irais pas jusqu'à dire que les 130 amendements devraient être incorporés dans la loi.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne m'attends pas à ce que vous disiez cela. En réalité, je tente simplement de savoir si vous voulez dire que vous allez accomplir cette tâche de façon indépendante, et non en fonction des directives du ministère des Transports, sauf si l'opinion de ce dernier semble avoir le mérite intrinsèque nécessaire pour être acceptable.

M. Gerity: Je crois que ce serait le cas, sénateur, car il me semble évident, du moins si je me fie à ma mémoire, que certains des amendements proposés font double emploi, c'est-à-dire représentent des versions différentes d'une même chose. Chose certaine, on constate, pour ainsi dire, un certain degré de confusion entre les notions de mise sous séquestre et de rétention et aussi quant à la façon dont on doit en traiter; de toute évidence, il s'agit d'un amendement que ceux qui l'ont présenté ici, ainsi que des intérêts privés, et un conseiller spécial ont tous recommandé; il convient donc, bien sûr, que nous reformulions ce paragraphe afin de mentionner que si l'amende n'est pas payée, le reste de la valeur du navire devrait au moins être remise au propriétaire, car il serait illogique d'agir autrement.

Le sénateur Smith (Colchester): Je constate qu'à ce moment-ci de la discussion vous n'êtes pas prêt à établir quelle sera votre recommandation définitive, mais voici ce qui me semblerait constituer une correction très simple, avec laquelle tous seront probablement d'accord: dans l'un des articles, il y a une disposition qui stipule qu'un certain fonctionnaire dispose de tels pouvoirs s'il a des motifs de croire que telle chose s'est produite. Je crois que rien ne s'oppose à ce que l'on modifie cette disposition de façon à utiliser la formule habituelle suivante: «des motifs raisonnables et probables de croire». Que pensez-vous de cette modification?

M. Gerity: Sénateur, il existe un comité, lequel compte cinq membres, et l'on peut présumer que chacun d'eux aimerait exprimer son opinion. Peut-être M. Brisset pourrait-il expliquer comment, advenant le cas où nous estimons qu'un article n'est pas valable, et quelque soit celui qui aurait proposé l'amendement, nous trouverons convenable de le dire et de formuler l'article en des termes qui sembleront convenables, pour autant que les rédacteurs estimeront que nos méthodes de rédaction sont appropriées. Je crois que M. Brisset serait d'avis que dans un cas comme celui que vous avez mentionné, nous étudierions sans aucun doute la question. En toute franchise, j'ai rédigé ce document il y a trois ans et demi, et bien que j'aie bonne mémoire, il ne m'est certainement pas possible de me souvenir de toutes les discussions que nous avons eues à ce moment-là à propos de ce projet de loi, à savoir s'il aurait fallu le mettre au rancart et repartir à zéro, ou quoi encore. Mais, le

[Text]

that we do our best to assist this committee so that in a timely way the bill may still go forward. You might reject what we propose, but at least we can put it on paper in a readable and, I suppose, sensible form.

Senator Smith (Colchester): I do not think I have any more gems of wisdom to toss out at the moment, Mr. Chairman. I do not want it to be thought for a moment that I fail to appreciate the very great usefulness of the task that Mr. Gerity and his associates have undertaken to perform; it is just that I want to make sure that they are not thinking of just taking a look at it and leaving us with the problems we have now.

The Deputy Chairman: We will have a chance, later on, when we sit *in camera*, to discuss this and find out exactly what is going to be decided.

Senator Graham: Mr. Chairman, throughout yesterday's committee meetings and in other meetings of this committee, and listening to the extent of the amendments, as has been quoted, some 130, which have been proposed, I wondered why they had not been proposed, or least some of them, when this bill or its predecessor was being considered in the other place. I understand that Bill C-41 did not go to committee in the House of Commons. On that particular point and within the most recent timeframe, that is perfectly explainable.

I am concerned about the timeframe. I am concerned about the fact that Mr. Gerity will be undertaking this. We appreciate, sir, your offer as Senator Smith (Colchester) has indicated. I am concerned that some of the other witnesses will not have an opportunity to have some input before it comes back to this committee.

Mr. Gerity: It was our proposal to send them a copy of what we had written well in advance of this committee meeting. We leave it to them to make their proposals.

Senator Graham: Mr. Chairman, I suppose that this is a roundabout way to get to a very specific question. I am wondering if there are other interested or special groups from which we should be hearing, besides the groups and the interests these gentlemen represent.

The Deputy Chairman: I do not know of any. This bill, as you know, has been around for quite a long time.

Senator Langlois: I think the shipowners of this country are well represented by the two young lawyers we have before us. They are the Dominion Marine Association and l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc. Perhaps the west coast is not represented.

Senator Graham: I am thinking of some of the financial institutions, such as the banks.

Senator Langlois: The banks have appeared before us.

[Traduction]

problème, c'est l'expiration du terme, et c'est pourquoi je propose, avec M. Brisset, que nous fassions notre possible pour aider le Comité afin que le processus d'adoption de ce projet de loi puisse progresser normalement. Il se pourrait que vous rejetiez nos recommandations, mais du moins pourrions-nous les formuler de manière lisible et, je suppose, sensée.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne crois pas incarner bien davantage la sagesse en ce moment, monsieur le président. Je ne voudrais pas que vous pensiez un seul instant que je n'apprécie pas la très grande utilité de la tâche que M. Gerity et ses associés ont entrepris d'effectuer, je désire seulement m'assurer qu'ils n'entendent pas simplement jeter un coup d'œil sur ces questions et nous laisser aux prises avec les problèmes auxquels nous faisons face actuellement.

Le vice-président: Plus tard, lorsque nous siégerons à huis clos, nous aurons l'occasion d'étudier cette question et de prendre une décision précise.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, tout au cours de la séance du comité, mercredi, et lors d'autres séances du Comité, et lorsque j'ai constaté que le nombre d'amendements proposés s'élevaient, comme on l'a mentionné, à 130, je me suis demandé pourquoi on ne les avaient pas proposés, au moins certains d'entre eux, au moment où ce projet de loi, ou son prédécesseur, était étudié par le comité de la Chambre. Je suis conscient de ce que le bill C-41 n'a pas fait l'objet d'une étude en comité à la Chambre des communes. Cela est tout à fait compréhensible, compte tenu du dernier échéancier.

Je me pose des questions au sujet de l'échéancier. Je m'inquiète de ce que M. Gerity entreprenne d'effectuer cette tâche. Nous apprécions, monsieur, votre offre, comme le sénateur Smith (Colchester) l'a indiqué. Je m'inquiète du fait que certains autres témoins n'auront pas l'occasion d'exprimer leur opinion avant que le projet de loi ne revienne à l'étude devant le Comité.

M. Gerity: Nous avons proposé de leur faire parvenir, bien avant la séance du Comité, une copie du texte que nous aurons préparé. Il n'en tient qu'à eux de formuler des recommandations.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je suppose qu'il s'agit là d'une façon détournée d'aborder une question très précise. Je me demande s'il y a d'autres groupes intéressés qui devraient comparaître devant nous, en plus des groupes et des intérêts que ces messieurs représentent.

Le vice-président: Je n'en connais aucun. Ce projet de loi, comme vous le savez, a été proposé il y a déjà bien longtemps.

Le sénateur Langlois: Je crois que les propriétaires de navires de notre pays sont bien représentés par les deux jeunes avocats ici présents. Ceux-ci représentent la Dominion Marine Association et l'Association canadienne des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc. Peut-être la côte ouest n'est-elle pas représentée?

Le sénateur Graham: Je songe à certaines institutions financières, par exemple les banques.

Le sénateur Langlois: Les banques ont comparu devant nous.

[Text]

The Deputy Chairman: They were here in June.

Senator Graham: I am relying, Mr. Chairman, on the expert witnesses we have, who are much more knowledgeable than I in this particular field, to be able to tell us whether there are other vested interests which should have an opportunity to appear before this committee.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, the association that groups what I know as all the groups and associations interested in maritime affairs is the Canadian Maritime Law Association. As to BI and BII, aside from the shipowning interests, underwriters and possibly the yachtmen, I do not think the other groups would be interested. I am thinking of the Canadian Manufacturers Association and groups such as that. They are not directly concerned with the present legislation. They might be interested in future books, when we get down to carriage of cargo and things of that sort. The shipowning interests more or less speak the same language as the financial institutions. The financial institutions are merely lending to them the financial support they require. I cannot think of any parties who are absent, except, perhaps, for the shipowners on the west coast. The Shipping Federation is not here as such, but Mr. Brisset is counsel for the Shipping Federation. The clubs I represent have the same interests as the members of the Shipping Federation.

Senator McElman: What about the shipbuilding organization?

Mr. Langlois: They would only be concerned on the builders' mortgage side. I remember from proceedings in the House of Commons that Admiral Porter was present at a committee meeting, but the input was merely on the coasting trade. It was explained at an earlier session.

The Deputy Chairman: Are you satisfied?

Senator Graham: Yes.

Senator McElman: Mr. Chairman, the more the discussion goes on, the more evident it is that we are going to be under time constraints. The report that we will get from Mr. Gerity's committee will undoubtedly be of great help to us, but there are matters that will concern this committee that cannot be covered in that report.

After that report is in the hands of the committee, we will certainly want to hear further from the representatives of the department, the minister, and I am sure we will want to hear further from the gentlemen who have already given us excellent testimony, so it is going to drag out in time. Even if we were to come back here on October 1, we are still going to be under very serious time constraints because of the nature of the opening of the next session. When we go into *in camera* session I shall have a suggestion to make to you that I think will perhaps eradicate the problems that so many of us are concerned about now as to time and getting full testimony, to be able to do the task we all want to do, and that is to prepare the best legislation possible.

[Traduction]

Le vice-président: Nous avons entendu leurs représentants en juin.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je compte sur les experts qui comparaissent actuellement devant nous, lesquels connaissent beaucoup plus que moi ce domaine en particulier, pour nous dire si d'autres personnes ou groupes ayant des intérêts à défendre dans ce domaine devraient avoir l'occasion de comparaître devant le Comité.

M. Langlois: Monsieur le président, à ma connaissance l'association qui représente tous les groupes intéressés dans les questions maritimes est la Canadian Maritime Law Association. En ce qui concerne les articles de la série BI et BII, je ne vois pas quels groupes pourraient être intéressés, à part les propriétaires de navires, les assureurs maritimes et peut-être les propriétaires de bateau de plaisance. Je songe à l'Association des manufacturiers canadiens et à des groupes de ce genre. Ils sont directement intéressés par ce projet de loi. Ils s'intéressent peut-être à d'autres aspects, par exemple lorsqu'il s'agira du transport des cargaisons. Les propriétaires de navires ont plus ou moins les mêmes intérêts à défendre que les institutions financières. Celles-ci ne font que prêter les montants dont ceux-là ont besoin. Il me semble n'y avoir aucune partie absente, sauf, peut-être, les propriétaires de navires de la côte ouest. La Shipping Federation n'est pas représentée ici, comme telle, mais M. Bisset est conseiller de ce groupe. Les groupes que je représente ont les mêmes intérêts que les membres de la Shipping Federation.

Le sénateur McElman: Et qu'en est-il des constructeurs de navire?

M. Langlois: Ils ne seraient intéressés qu'à la question des hypothèques de constructeur. Je me souviens que lors des délibérations à la Chambre des communes, l'amiral Porter a assisté à une séance du Comité, mais il n'y a été question que de cabotage. Les explications ont été formulées lors d'une séance antérieure.

Le vice-président: Êtes-vous satisfaits de cette réponse?

Le sénateur Graham: Oui.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, plus la discussion avance, plus il est évident que nous aurons des problèmes de temps. Le rapport que nous remettra le comité de M. Gerity nous sera doute très utile, mais certaines questions qui intéressent le Comité ne seront pas abordées dans ce rapport.

Après que ce rapport aura été remis au Comité, nous serons certainement désireux d'entendre de nouveaux les représentants du Ministère, le ministre, et, j'en suis sûr, ces messieurs qui nous ont déjà fourni un excellent témoignage, de sorte que nous allons manquer de temps. Même si nous revenions le 1^{er} octobre, nous n'en aurions pas moins un grave problème de temps, étant donné le caractère spécial que revêtira l'ouverture de la prochaine session. Lorsque nous siégerons à huis clos, j'aurai une proposition à formuler dans le but de régler les problèmes de temps qui en inquiètent plusieurs parmi nous, et afin que nous puissions entendre tous les témoignages susceptibles de nous aider à remplir les tâches qui nous incombent et à

[Text]

I suggest that we might hear from Mr. Mahoney at this point.

The Deputy Chairman: Would you like to add something, Mr. Mahoney?

Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel (Maritime Code) to the Minister of Transport: Mr. Chairman, members of the committee, I have no particular comment to make, except to say, as Mr. Gerity indicated, that the department is quite prepared to accept the offer made by the committee. As I have indicated many times, the committee of the Bar Association has been of considerable assistance, and I think it will be of considerable assistance again in advising the Senate on this matter. I do not think I have anything to add to what Mr. Gerity has said. We are quite in agreement with that.

Senator McElman: That is the testimony I wanted to hear, Mr. Chairman.

The Deputy Chairman: Mr. Brisset, have you anything to add?

Mr. Brisset: No, Mr. Chairman.

The Deputy Chairman: Does anyone have any other questions to ask before we adjourn? We will remain to sit *in camera* and try to get a decision from the members of the committee. Is that agreeable?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Langlois: Mr. Chairman, as I understand the gentlemen would like to be free by noon, and we will sit *in camera* 15 to 20 minutes, and I think we will have to consult with both leaders of the Senate before we make a final decision on this—

The Deputy Chairman: That is true.

Senator Langlois: ... we should endeavour to make this decision and acquaint Mr. Gerity and Mr. Brisset with that decision before noon, if possible.

Senator Burchill: Mr. Chairman, I think we should let Mr. Gerity and his associates know how much we appreciate their help.

The Deputy Chairman: I can assure you that has already been done, senator. I agree with you.

Before we adjourn, Mr. Gerity, I was wondering if, when you issue your report in the middle of September, the Department of Transport and those lawyers interested would be able to make some further representations to your committee.

Mr. Gerity: That is a question of slight difficulty, Mr. Chairman. Their representations perhaps ought to be made to this committee. I am sure our committee would be prepared to consider or reconsider the matter in the ensuing two weeks, if that was thought to be appropriate. I mean to say we certainly do not want to be in the business of rejecting things out of hand because we happen to be an independent committee. As

[Traduction]

préparer le mieux possible le projet de loi dont nous sommes saisis.

Je crois que nous devrions maintenant entendre M. Mahoney.

Le vice-président: Aimeriez-vous ajouter quelque chose, monsieur Mahoney?

M. J. J. Mahoney, conseiller spécial (Code maritime) du ministre des Transports: Monsieur le président, honorables membres du comité, je n'ai pas de commentaires particuliers à formuler, mais je tiens à vous rappeler que, comme l'a indiqué M. Gerity, le ministère est tout à fait disposé à accepter l'offre faite par le Comité. Comme je l'ai indiqué à plusieurs reprises, l'aide apportée par le comité de l'Association du Barreau a été très utile, et je crois que ce comité se rendra de nouveau très utile en conseillant le Sénat sur cette question. Je crois n'avoir rien à ajouter à ce qu'a dit M. Gerity. Nous sommes tout à fait en accord à ce sujet.

Le sénateur McElman: Voilà le genre de témoignage que je souhaitais entendre, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Brisset, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Brisset: Non, monsieur le président.

Le vice-président: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser avant le levée de la séance? Nous allons rester pour siéger à huis clos et tenter d'en arriver à une décision. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, si j'ai bien compris, comme ces messieurs aimeraient être libérés au plus tard à midi, que nous allons siéger à huis clos pendant 15 ou 20 minutes, et, comme je crois, nous devons consulter les deux leaders du Sénat avant de prendre une décision définitive sur cette question...

Le vice-président: C'est juste.

Le sénateur Langlois: ... nous devrions essayer de prendre cette décision et d'en informer MM. Gerity et Brisset avant midi, si possible.

Le sénateur Burchill: Monsieur le président, je pense que nous devrions remercier M. Gerity et ses associés de l'aide précieuse qu'ils nous apportent.

Le vice-président: Je puis vous assurer que cela a déjà été fait, sénateur. Je suis d'accord avec vous.

Avant de suspendre nos travaux, monsieur Gerity, je me demandais si, lorsque vous publierez votre rapport vers la mi-septembre, le ministère des Transports et les avocats intéressés ne pourraient pas s'entretenir de nouveau avec votre comité.

M. Gerity: Cela pose quelques difficultés, monsieur le président. Ils devraient peut-être en fait présenter leurs points de vue devant notre comité. Je suis sûr que notre comité serait prêt à étudier toute question ou à la réétudier au cours des deux semaines qui suivront, si cela s'avérait nécessaire. Nous ne voulons surtout pas rejeter des propositions sans autre forme de procès pour la simple raison que nous sommes un

[Text]

the senator recently remarked, we should like to see a good and workable bill.

The Deputy Chairman: I wondered whether it might be better if those independent parties made their representations before you started studying the amendments.

Mr. Gerity: They have already made a number of representations, Mr. Chairman, which will take me and my associates in the matter a little while to digest.

The Deputy Chairman: I was thinking that there might be some important points they wanted to raise.

Mr. Gerity: I think if we follow our course and complete the matter in the middle of September, they will have their copies in good and sufficient time to put forward any further and better particulars, as they say in legal matters. That, I suppose, is the most we can do. I presume they could meet with us and talk to us, if that were desired. It is really for the chairman to say, sir. I do not wish to speak for him. I only speak because I happen to be the oldest member.

The Deputy Chairman: Then, on behalf of the members of the committee, Mr. Gerity, we thank you and Mr. Brisset for your help and also for the work you have before you in this matter. We will now adjourn, but I would ask honourable senators to remain for an *in camera* meeting which should last perhaps half an hour.

Mr. Gerity: Mr. Chairman, Mr. Brisset and I will be happy to remain at your disposal for an hour or so, if you desire.

The Deputy Chairman: If you would, then, Mr. Gerity, you could remain in my office. Thank you very much.

The committee continued *in camera*.

[Later:]

The Deputy Chairman: Would Mr. O'Neil and Mr. Read please come forward?

Senator Langlois: Mr. Chairman, there is a book in front of you which I obtained from the Library of Parliament this morning. Would you mind showing it to the witnesses and asking them to identify it?

Mr. W. A. O'Neil, Commissioner, Canadian Coast Guard: Mr. Chairman, this is a report which was prepared by the Ship Registration Division of the Coast Guard as a possible method of undertaking the ship registry activity under the proposed legislation.

Senator Langlois: What is the subject of this book?

Mr. O'Neil: The subject is "Registry of Ships."

Senator Langlois: Mr. Chairman, before we proceed with questions of the witnesses, I should like to move, since this book is on loan from the Library of Parliament and has to be returned by August 17, 1977, that this book form part of the minutes of the proceedings of today.

The Deputy Chairman: Is it now a public document?

[Traduction]

comité indépendant. Comme l'a fait remarquer récemment le sénateur, nous souhaitons simplement que le projet de loi soit réalisable.

Le vice-président: Je me demande s'il ne serait pas préférable d'entendre toutes les parties qui ont des commentaires à formuler avant que vous ne commenciez à étudier les amendements.

M. Gerity: Tous les intéressés ont déjà fait beaucoup de commentaires, monsieur le président et il nous faudra, à mes associés et à moi, un temps considérable pour les étudier.

Le vice-président: Je pensais qu'ils auraient peut-être des points importants à soulever.

M. Gerity: Je pense que si nous continuons et si nous achevons cette étude à la mi-septembre, ils en obtiendront un exemplaire à temps pour faire toute observation supplémentaire. C'est tout ce que nous pouvons faire. Je suppose qu'ils pourront s'entretenir avec nous, si tel est leur désir. Je pense que seul le président peut prendre une décision à ce sujet, monsieur. Je ne veux pas parler en son nom. Je parle seulement en qualité de membre le plus ancien.

Le vice-président: Dans ce cas, au nom des membres du comité, nous vous remercions, monsieur Gerity, ainsi que monsieur Brisset de votre aide précieuse et également du travail que vous allez accomplir à ce sujet. Nous allons cesser nos travaux, mais je demanderai aux honorables sénateurs de bien vouloir rester pour assister à une réunion à huis clos qui durera peut-être une demie-heure.

M. Gerity: Monsieur le président, monsieur Brisset et moi-même resterons avec plaisir à votre disposition pour une heure ou deux, si vous le désirez.

Le vice-président: Dans ce cas, monsieur Gerity, vous pouvez rester dans mon bureau. Je vous remercie.

La réunion du comité se poursuit à huis clos.

(Plus tard)

Le vice-président: Je demanderai à messieurs O'Neil et Read de bien vouloir s'avancer.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, vous avez devant vous un livre que j'ai obtenu de la Bibliothèque du Parlement ce matin. Pourriez-vous le montrer aux témoins et leur demander de l'identifier?

M. W. A. O'Neil, commissaire, Garde côtière canadienne: Monsieur le président, il s'agit d'un rapport préparé par la Division de l'immatriculation des navires de la garde côtière sur les diverses méthodes d'immatriculation des navires en vertu du projet de loi.

Le sénateur Langlois: Quel est le sujet de ce livre?

M. O'Neil: Il s'agit de «l'immatriculation des navires.»

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je voudrais, avant qu'on ne commence à poser des questions aux témoins, proposer que ce livre soit inséré dans les procès-verbaux et témoignages de ce jour puisqu'il doit être rendu à la Bibliothèque du Parlement le 17 août 1977.

Le vice-président: Ce document a-t-il été rendu public?

[Text]

Mr. O'Neil: Perhaps I might give some background information as to the nature of the document, and why it was prepared, if the committee so wishes.

The Deputy Chairman: Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. O'Neil: As the legislation has been going through the process, the Coast Guard, of course, has been concerned as to the method of continuing the registration of vessels, both the large vessels and pleasure craft, or smaller craft, to which reference has been made.

It was decided that we would examine the various alternative methods of undertaking the registry activity. One of the possibilities was the use of a centralized computer which, as I understand it, has been thoroughly gone into by your committee, along with other methods of continuing the registration process.

Mr. Read, the Acting Chief, of the Ship Registration Division, had prepared the document to which reference has been made, and this is a computer oriented or computer driven method of conducting the registration.

It is, as I indicated, one of a number of alternatives. I believe that there has been some suggestion, and perhaps some agreement, that the registry could be conducted in a more localized fashion, with the deputy registrars actually doing the registry at a series of ports of registry, in which case the centralized data bank would not be used for registry purposes, as such, but would be used as a storage location for information which would be of some use to the department and others interested in shipping matters.

I should like to state at this time that, while this document was prepared for the Coast Guard, it was done as a working document, and should not, in any way, be taken as a finalized version of the approach to ship registration. For instance, in this document the general intention would be that all craft be registered, which would include the 1.2 million pleasure craft, whereas it has been generally accepted that full registration for this type of craft would not be necessary, but that some system of identification—one similar to the licensing arrangement which we have at present—would perhaps be more suitable.

I should like to make it clear that this document should be taken only as a working document, and one of a number which the Coast Guard would intend to have developed prior to accepting one as as the suitable method for registry.

We are not absolutely convinced that it is absolutely essential to proceed with the computer driven system. It is quite possible—in fact, not quite possible but more than likely—that there are other systems which could do the job adequately, aside from using the one which is described here.

The Deputy Chairman: Is there anything you wish to add, Mr. Read?

Dr. John A. Read, Acting Chief, Ship Registration Division, Transport Canada: I could say that the report was prepared for the Coast Guard, and, as a standard directive issuance, it states that documents produced such as this are to be put into

[Traduction]

M. O'Neil: Je pourrais peut-être vous donner un bref aperçu du document ainsi que les raisons pour lesquelles il a été préparé si tel est le désir du Comité.

Le vice-président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. O'Neil: Alors que l'étude du projet de loi suivait son cours, la garde côtière se préoccupait naturellement des méthodes d'immatriculation des navires, qu'il s'agisse des gros navires, des navires de plaisance ou des petites embarcations.

On avait décidé d'étudier les différentes méthodes qui permettraient de poursuivre l'immatriculation des navires. L'une de ces méthodes était d'utiliser un ordinateur centralisé méthode qui, si j'ai bien compris, a fait l'objet de nombreuses discussions par votre comité, ainsi que d'autres méthodes d'immatriculation.

M. Read, l'actuel chef intérimaire de la Division de l'immatriculation des navires, a préparé le document dont il a été question tout à l'heure. Cette étude porte sur l'immatriculation des navires par ordinateur.

Comme je l'ai indiqué, il ne s'agit que d'une solution parmi d'autres. Je crois qu'il y a eu des propositions, et peut-être même des accords, pour que l'immatriculation des navires soit faite de façon plus décentralisée, les sous-conservateurs procédant à l'immatriculation des navires dans certains ports. Dans ce cas, la banque de données centralisée ne servirait pas à immatriculer les navires mais survivait de source d'information qui serait utile au ministère ou à ceux qui s'intéressent aux questions maritimes.

Je voudrais dire que ce document, tout en ayant été préparé pour la garde côtière, est un document de travail et ne devrait, en aucun cas, être pris pour une méthode définitive d'immatriculation des navires. Ce document propose, par exemple, que tous les navires soient immatriculés, ce qui comprendrait les 1.2 million de navires de plaisance, alors qu'il avait été généralement accepté que l'immatriculation totale de ce type de navires ne serait pas nécessaire mais qu'un système d'identification similaire au système de permis que nous avons actuellement conviendrait peut-être mieux.

Je voudrais préciser que ce document n'est qu'un document de travail et qu'il ne constitue qu'un document parmi ceux que la garde côtière aimerait qu'on étudie avant de se prononcer sur le meilleur mode d'immatriculation des navires.

Nous ne sommes pas absolument convaincus qu'il soit essentiel de poursuivre le système par ordinateur. Il est fort possible—en fait, il est plus que vraisemblable—qu'il existe d'autres systèmes qui conviendraient tout aussi bien.

Le vice-président: Avez-vous autre chose à ajouter, M. Read?

M. John A. Read, chef intérimaire, division de l'immatriculation des navires, ministère des Transports: Je voudrais dire que le rapport a été préparé pour la garde côtière, et que, comme toute directive classique du genre, il prévoit qu'il doit

[Text]

the Transport library and are the property of Transport Canada. As to whether or not it is a public document, I do not know. I would suggest it is a Transport document rather than a public document.

The Deputy Chairman: That is an important question.

Senator Langlois: This is not a confidential document. This book is on file with the Library of Parliament. This library is open to the public of Canada.

The Deputy Chairman: What are the views of other members of the committee on this?

Senator Graham: Just on a point of clarification, Senator Langlois. Is it the Library of Parliament, or the Library of Transport Canada?

Senator Langlois: Mr. Chairman, would you read the slip of paper which is in the book?

The Deputy Chairman: The piece of paper reads as follows:

Further to your request, the Library of Parliament has obtained the undernoted book on Interlibrary Loan from the Transport Library. Would you be good enough to return this book through this office on, or before, the date indicated below.

The indicated date below is August 17, 1977. This is from the Library of Parliament.

Senator Graham: It is not registered with the Library of Parliament, but was obtained through an interlibrary loan?

The Deputy Chairman: Yes.

Senator Burchill: While there, would it be available to the public?

The Deputy Chairman: I would think so.

Mr. O'Neil: I am not capable of saying whether it is a public document or not. It is in our library, so I would assume anyone interested in looking at it could do so. I would assume it is a public document.

The Deputy Chairman: Would it be necessary to obtain permission from the Department of Transport to get a copy of this?

Senator Langlois: Just on a point of order, Mr. Chairman, I do not think we have to have anyone's permission to summon witnesses from the Library of Parliament.

Senator Graham: There has been a motion put, Mr. Chairman.

The Deputy Chairman: Yes. There is a motion that this document entitled, "Transport Canada, Registry of Ships", be printed as an appendix to today's proceedings. All those in favour say "Yea."

Hon. Senators: Yea.

The Deputy Chairman: The motion is adopted. Senator Langlois, when does the book have to be returned?

[Traduction]

être classé dans la bibliothèque du ministère des Transports et qu'il reste la propriété du ministère. Quant à dire s'il s'agit d'un document public, je ne peux pas vous répondre. Je dirais qu'il s'agit d'un document du ministère des Transports et non d'un document public.

Le vice-président: C'est un point important que vous soulevez là.

Le sénateur Langlois: Ce n'est pas un document confidentiel. On peut obtenir ce livre de la bibliothèque du Parlement et cette bibliothèque est ouverte au public.

Le vice-président: Qu'en pensent les autres membres du Comité?

Le sénateur Graham: Je voudrais que vous me précisiez, sénateur Langlois, s'il s'agit de la bibliothèque du Parlement ou de la bibliothèque du ministère des Transports?

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, voulez-vous lire la fiche qui se trouve dans le livre?

Le vice-président: La fiche dit:

Suite à votre demande, la bibliothèque du Parlement a obtenu le livre mentionné ci-dessous, au titre des prêts entre bibliothèques, de la bibliothèque du ministère des Transports. Nous vous prions de bien vouloir rendre ce livre à la bibliothèque du Parlement à la date indiquée ci-dessous.

La date indiquée est le 17 août 1977. Cette fiche provient de la bibliothèque du Parlement.

Le sénateur Graham: Il ne s'agit donc pas d'un livre provenant de la bibliothèque du Parlement mais d'un livre obtenu au titre des prêts entre bibliothèques.

Le vice-président: Oui.

Le sénateur Burchill: Tant qu'il reste à la bibliothèque du Parlement, le public peut-il le consulter?

Le vice-président: Je suppose.

M. O'Neil: Je ne peux pas vous dire s'il s'agit d'un document public ou pas. Il figure dans notre bibliothèque et je suppose que toute personne intéressée pourrait le consulter. Je suppose qu'il s'agit d'un document public.

Le vice-président: Faudra-t-il obtenir une autorisation du ministère des Transports pour en avoir un exemplaire?

Le sénateur Langlois: Une question de règlement, monsieur le président; je ne pense pas que nous devons obtenir la permission de quiconque pour demander aux témoins de la bibliothèque du Parlement de comparaître.

Le sénateur Graham: Une motion a été déposée, monsieur le président.

Le vice-président: Oui. Une motion a été déposée pour que ce document intitulé «Transport, Canada, immatriculation des navires», figure en appendice des procès-verbaux en témoignages de ce jour. Qui vote pour?

Des voix: Pour.

Le vice-président: La motion est adoptée. Sénateur Langlois, à quelle date le livre doit-il être remis?

[Text]

Senator Langlois: I trust that you will return it before August 17!

Mr. O'Neil: We will make a copy of it available to you.

The Deputy Chairman: Is that agreed?

Senator Langlois: Agreed.

The Deputy Chairman: The Clerk of the Committee has just told me that the document has not been translated. Is there any objection from members of the committee to not having it translated into French?

Senator Smith (Queens-Shelburne): I would have some objection to having that printed only in the English language edition of the report of our proceedings of this date. I think the best course of action would be to make a number of copies available in the office of the Committees Branch for any member of the committee to peruse.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I recall quite recently that in the House of Commons a minister submitted a document in English only. I would not like to be placed in that position. However, it will be your responsibility, Mr. Chairman, if there is any criticism on this.

The Deputy Chairman: Then we could ask that it be translated. It will have to be translated, and this will take some time, but in the meantime we will have the English copy. Is that agreeable?

The Clerk of the Committee: We could retain the document as an exhibit and copies would be made available to members of the committee, but not printed as an appendix to the proceedings.

Senator Langlois: Until it is translated.

The Clerk of the Committee: Yes, until it is translated.

Senator McElman: Can I suggest that, in the proceedings of today, a notation be made that this document be available to those who wish to see it in the Library of the Department of Transport?

The Deputy Chairman: A note will be taken to that effect. Are there any questions of the witnesses, honourable senators?

Senator Smith (Queens-Shelburne): I wonder whether it would be possible to give us more information today, because the majority of us will not have much of an opportunity to glance through that document. I think it would be very much appreciated if one of the witnesses would volunteer to give us a summary of the various headings and describe the general content of this report.

Mr. Read: I should make clear at the beginning, as was said by Mr. O'Neil, that this was one of various alternatives which could be examined. This study was prepared on the assumption that all small craft would be treated under the registration program, and we were to use the computer to carry out that operation.

The number of small craft we estimate by the time the system would be operational is 1.2 million. That is forty times the number of craft now on the registry. If we register those under the present techniques we could expect a cost of approximately \$20 million a year. Consequently, we tried to find

[Traduction]

Le sénateur Langlois: J'espère que vous le rendrez avant le 17 août!

M. O'Neil: Nous vous en ferons parvenir un exemplaire.

Le vice-président: D'accord?

Le sénateur Langlois: D'accord.

Le vice-président: Le greffier du Comité vient de me dire que le document n'a pas été traduit. Y a-t-il des membres du comité qui s'opposent à ce que ce document ne soit pas traduit en français?

Le sénateur Smith (Queens Shelburne): Je m'oppose à ce que ce document ne figure que dans la version anglaise des délibérations de ce jour. Il vaudrait mieux, à mon avis, en laisser quelques exemplaires dans le bureau de la direction des comités pour que les membres du comité puissent le consulter.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je me souviens que récemment un ministre a déposé un document en anglais seulement à la Chambre des communes. Je ne voudrais pas me retrouver dans cette position. Cependant, vous serez responsable, monsieur le président, si vous recevez des plaintes?

Le vice-président: Nous pourrions alors demander qu'il soit traduit. Cela demandera du temps et en attendant nous disposerons toujours de la version anglaise. Êtes-vous d'accord?

Le greffier du comité: Nous pourrions laisser ce document là et en faire faire des copies pour les membres du comité, mais ne pas les imprimer en appendice des délibérations.

Le sénateur Langlois: Jusqu'à ce qu'il soit traduit.

Le greffier du Comité: Oui.

Le sénateur McElman: Puis-je proposer qu'il soit fait mention dans les délibérations de ce jour que ceux qui veulent consulter ce document peuvent le faire dans la Bibliothèque du ministère des Transports?

Le vice-président: Ce sera fait. Avez-vous des questions à poser aux témoins, honorables sénateurs?

Le sénateur Smith (Queens Shelburne): Je me demande s'il ne serait pas possible de nous donner plus de renseignements aujourd'hui, car la majorité d'entre nous n'aurons pas le temps d'examiner ce document. Un des témoins pourrait peut-être nous exposer les grandes lignes de ce document et nous décrire son contenu.

M. Read: Je voudrais préciser dès le début, comme l'a dit M. O'Neil, que ce document ne propose qu'une solution parmi d'autres. Ce document a été rédigé en fonction de l'hypothèse voulant que toutes les petites embarcations seraient immatriculées et que nous utiliserons l'ordinateur pour mener à bien cette opération.

Le nombre des petites embarcations qui, à notre avis, seront en circulation au moment où le système deviendra opérationnel est de 1.2 million. Ceci représente 40 fois le nombre d'embarcations qui figurent actuellement sur les registres. Si nous les immatriculons selon les techniques actuelles, le coût de cette

[Text]

another method of doing this, and the most reasonable method was to use the computer. So this particular study has, at its core, the central computer, with terminals at whatever locations they are required.

There is a summary which takes up one page only which states that the current system operated by the Ship Registration Division expends \$226,000 annually and twelve man-years. That is Transport only. This does not include National Revenue. The system proposed under this bill would be called a Registry of Ships and would require eighty-nine man-years, an additional seventy-seven man-years, and would require funds as shown on the next page. The total space required by January, 1979, including storage and archives, is 16,989 square feet. When it stabilizes, the additional funds required would be approximately \$2.5 million for annual operating costs. That is a rather quick summary.

Senator Smith (Colchester): Is that study based on the assumption that the system would be established as set out in Bill C-41?

Mr. Read: That is right. We started with Bill C-41. In Bill C-41 there is registration and also a concept of identification numbers for small craft. We would carry on with the registration of all small craft, and when that is done we would then start to look at what we would do with regard to identification.

If you have identification, you then have to decide whether you want the information available in some computer, or whether you are going to allow it, as the United States Customs does, to be localized. In the former case there will be a minimal saving over this particular study. In fact, the saving is two man-years, or \$40,000.

The alternative system would be to have a licensing or identification number similar to the licensing program for some vessels and registration for others, but that has not been studied in detail, so I really cannot give you a firm answer on that.

Senator Smith (Colchester): During the course of your study did you have occasion to seek the views of the people interested in using such a system, such as boatowners associations?

Mr. Read: Senator, as part of the study we prepared sample forms which we would use in the system, and we also determined what kind of information we would hold in the data bank. In that respect, we would file the name, address, and hull identification number of the small craft.

One group of people doing the study approached approximately thirty-nine different organizations within and outside of the government to determine whether or not these data elements were the correct ones, and whether they were suffi-

[Traduction]

opération sera de l'ordre de 20 millions de dollars par an. Par conséquent, nous avons essayé de trouver une autre méthode et nous avons pensé à l'ordinateur. Nous avons donc étudié la procédure d'immatriculation par ordinateur central assorti de terminaux là où ils seraient nécessaires.

Le résumé d'une page que contient ce document précise que le système actuel qu'exploite la Division de l'immatriculation des navires coûte \$226,000 par an et nécessite douze années-hommes. Il s'agit uniquement du ministère des Transports et cela n'inclut pas le ministère du Revenu national. Le système envisagé dans ce projet de loi serait appliqué par le Bureau d'enregistrement des navires et nécessiterait un effectif de quatre-vingt-neuf années-hommes, soixante-dix-sept années-hommes de plus, ainsi que des investissements dont il est fait état à la page suivante. L'espace total dont on aurait besoin en janvier 1979, notamment pour l'entreposage et les archives, serait de 16,989 pieds carrés. Une fois le système bien en marche, il serait nécessaire de disposer approximativement de 2.5 millions de dollars de plus pour faire face aux coûts annuels d'exploitation. Il ne s'agit ici que d'un bref résumé de la situation.

Le sénateur Smith (Colchester): Cette étude fait-elle de l'hypothèse que le système serait établi conformément au projet de loi C-41?

M. Read: C'est exact. Nous nous sommes inspirés du projet de loi C-41. Il est en effet question d'immatriculation ainsi que de numéros d'identification pour les petites embarcations. Nous continuerons l'immatriculation des petites embarcations et, lorsque cela serait fait, nous envisagerions ce qui devrait être fait au sujet de l'identification.

Avec l'identification vous devez décider si vous souhaitez informatiser les données ou si, comme cela est le cas pour les douanes américaines, vous acceptez qu'elles soient consignées dans des bureaux régionaux. Dans le premier cas, vous pourriez faire certaines économies. En fait, vous pourriez épargner deux années-hommes, soit \$40,000.

Un système de remplacement consisterait à avoir un numéro d'identification ou un numéro de permis analogue aux permis délivrés à certains navires et à celui correspondant à l'immatriculation pour d'autres, mais cette possibilité n'a pas été étudiée en détail de sorte que je n'ai aucune réponse définitive à ce sujet.

Le sénateur Smith (Colchester): Au cours de votre étude, avez-vous eu l'occasion de parler avec des personnes intéressées à utiliser ce système, comme par exemple, les associations de propriétaires de bateaux?

M. Read: Sénateur, dans le cadre de cette étude nous avons établi des formulaires-types que nous utiliserions si le système était adopté; nous avons également déterminé quel genre de renseignements nous consignerions dans la banque de données. A ce sujet, nous porterions sur ordinateur les nom, adresse et numéro d'identification de la coque des petites embarcations.

Certaines personnes qui ont participé à l'étude se sont mises en rapport avec environ 39 organisations différentes, tant gouvernementales que autres, pour déterminer si les données que nous voulions informatiser étaient appropriées suffisantes

[Text]

cient or seemed unnecessary. The response was very good. The people were very much appreciative of the fact that the department went to the people to determine whether or not these elements were acceptable. We have changed our views on some as a result of this consultative process.

Senator Smith (Colchester): Did you find during the course of your study that there were any great advantages over the system which you possess, and the system proposed under Bill C-41?

Mr. Read: With regard to the large craft, there were a considerable number of improvements which could occur. With regard to the small craft, we were asked questions on several occasions as to why we wanted to register the small craft.

Senator Smith (Colchester): What was the answer?

Mr. Read: For the purposes of the particular study we said that we were going to register these craft and we also asked them to consider the data elements involved.

Senator Smith (Colchester): You put the questions assuming things would be done the way you wanted them to be done, and then you asked whether these forms were acceptable.

Mr. Read: Basically, that is correct.

Senator Smith (Colchester): Did you seek any views as to whether or not there was any apparent advantage, in the opinion of these people, in changing to a central registry system?

Mr. Read: We did not seek advice on whether or not registration of small craft was a desirable or sought-after policy. That was not within the scope of our study. Our study was really to implement the system as we interpreted it under the bill.

Senator Smith (Colchester): When I interrupted you a minute ago you had started to say that, from time to time, some of these people asked why you wanted to change the system.

Mr. Read: Yes.

Senator Smith (Colchester): I did not give you a chance to say what you told them.

Mr. Read: The decision to register small craft was made before I arrived on the scene. There are some advantages to be had, and there are certain disadvantages, the main disadvantage being cost. I suppose another disadvantage would be adding a complexity to small craft owners which they do not presently have.

Some of the advantages to the Coast Guard would be from the point of view of statistics and with regard to search and rescue operations, and how manpower is deployed across the country.

[Traduction]

et utiles. La réponse que nous avons obtenue a été très bonne. Tous semblent apprécier grandement le fait que le ministère se soit adressé à eux, pour décider si oui ou non ces données étaient acceptables. Nous avons changé d'avis en ce qui concerne certaines données, à la suite de ces consultations.

Le sénateur Smith (Colchester): Au cours de votre étude vous est-il apparu que le système envisagé par le projet de Loi C-41, présentait de grands avantages, comparativement à celui que vous utilisez à l'heure actuelle?

M. Read: En ce qui concerne les gros navires, ce système pourrait apporter un grand nombre d'améliorations. Maintenant pour ce qui est des petites embarcations, on nous a demandé à plusieurs reprises pourquoi nous souhaitions qu'elles soient immatriculées.

Le sénateur Smith (Colchester): Quelle fut la réponse?

M. Read: Aux fins de cette étude, nous avons répondu que nous souhaitions immatriculer ces embarcations et nous avons demandé aux intéressés de penser aux données que nous pourrions porter sur ordinateur.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous avez posé la question en prenant pour acquis que tout se passerait comme vous le souhaitiez, ensuite vous leur avez demandé si ces formulaires leur paraissaient acceptables.

M. Read: En gros, c'est exact.

Le sénateur Smith (Colchester): Leur avez-vous demandé si selon eux, il y avait des avantages manifestes à modifier le système central d'enregistrement?

M. Read: Nous ne leur avons pas demandé si oui ou non le principe de l'immatriculation des petites embarcations était souhaitable ou s'il fallait essayer d'en établir un. Cela n'entrerait pas dans notre étude, laquelle avait en fait pour objectif la mise en vigueur du système, en fonction de notre interprétation des dispositions du projet de loi.

Le sénateur Smith (Colchester): Lorsque je vous ai interrompu, il y a un moment de cela, vous nous disiez que, de temps en temps, certaines de ces personnes vous avaient demandé pourquoi vous vouliez changer le système.

M. Read: Oui.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne vous ai pas donné le temps de nous dire ce que vous leur avez répondu.

M. Read: La décision d'immatriculer les petites embarcations avait été prise avant que j'intervienne. On peut en retirer certains avantages mais il y a également certains inconvénients, inconvénient majeur étant celui des frais que l'opération comporte. Je crois qu'il y a également un autre inconvénient dans la mesure où cela complique davantage les choses pour les propriétaires de petites embarcations.

Par contre, la garde côtière pourrait en retirer certains avantages d'un point de vue statistique, en matière d'opérations de recherche et de sauvetage ainsi que pour déterminer la répartition de la main-d'œuvre partout au pays.

[Text]

Senator Smith (Colchester): Is it not possible to attain those statistics without a central registry system?

Mr. Read: Presumably, it would be possible.

Senator Smith (Colchester): Did you make any study of the comparative costs of doing it in some other way as compared to the cost of the central registry system?

Mr. Read: The last time there was a census Statistics Canada did ask the question: "Does your household own . . .", and then there was a category of small crafts. This could presumably be done again, but this, again, occurs only when there is a census.

Senator Smith (Colchester): Are there any other alternative ways?

Mr. Read: I suppose there are. Under the present licensing system we do have reports which are generated each year, running to several pages of statistics of vessels at each of the 314 locations. These do give a good indication, but they are not perfectly adequate, and because of the fact that older vessels are not necessarily struck off the licensing program this does not give us adequate statistics. They are not as good as they should be.

Senator Smith (Colchester): What is the present cost of carrying out the registry and licensing?

Mr. Read: The present cost for licensing is 7 man-years and roughly \$160,000. These are figures National Revenue has quoted us.

Senator Smith (Colchester): And the estimated cost of doing it under the central registry computer would be what, \$2.5 million?

Mr. Read: That covers both large and small craft. I would say roughly \$2 million of that is allocated to small craft.

Senator Smith (Colchester): So, \$2 million estimated, plus \$160,000, and for that you have been able to tell us so far that you get some improvement in statistics which, among other things, would help in deploying various services?

Mr. Read: That is correct.

Senator Smith (Colchester): Are there any other advantages you can tell us about that would accrue from this?

Mr. Read: Not that come to mind, senator. There has been mention of the fact that title is preserved or protected, but that is available under the present system. Those who wish title protection can register as a large craft. For vessels at the borderline the cost would be approximately \$20. Under the new system, as it is written, they would not have that option.

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Ne serait-il pas possible d'obtenir ces statistiques sans disposer d'un bureau central d'enregistrement?

M. Read: A première vue je pense que oui.

Le sénateur Smith (Colchester): Avez-vous entrepris des études de comparaison des coûts, si l'on utilisait un autre procédé que le système central d'enregistrement?

M. Read: Lors du dernier recensement, Statistique Canada a posé la question suivante: «Possédez-vous . . .» ensuite il était fait mention d'une catégorie réservée aux petites embarcations. Je pense qu'on pourrait le refaire mais, à nouveau, cela n'est possible que lors d'un recensement.

Le sénateur Smith (Colchester): Y a-t-il d'autres possibilités?

M. Read: Je pense qu'il y en a. En vertu du système actuel d'attribution des permis, nous constituons chaque année des rapports qui comportent plusieurs pages consacrées aux statistiques des navires recensés dans les 314 ports. Ces renseignements nous donnent une bonne indication sans toutefois être parfaitement justes vu le fait que les navires plus anciens peuvent encore figurer sur la liste des permis; les données que nous fournissent ces statistiques ne sont pas tout à fait exactes. En fait, ces statistiques ne sont pas aussi bonnes qu'elles pourraient l'être.

Le sénateur Smith (Colchester): Quels sont les coûts actuels des opérations d'enregistrement et de délivrance des permis?

M. Read: Pour les permis, les coûts actuels sont de 7 années-hommes, soit approximativement \$160,000. Ce sont là des chiffres qui nous ont été donnés par le ministère du Revenu national.

Le sénateur Smith (Colchester): Au moyen du système d'enregistrement central informatisé ils seraient de \$2.5 millions?

M. Read: Ce chiffre porte sur l'enregistrement des gros navires et des petites embarcations. Je dirais approximativement que \$2 millions portent sur l'enregistrement des petites embarcations.

Le sénateur Smith (Colchester): Ainsi, nous aurions \$2 millions plus \$160,000; pour ce dernier chiffre vous vous avez dit que vous pourriez obtenir de meilleures données statistiques ce qui, entre autres choses, nous aiderait à mieux répartir nos différents services?

M. Read: C'est exact.

Le sénateur Smith (Colchester): Y a-t-il d'autres avantages que pourrait nous procurer ce système?

M. Read: Pas que je sache, sénateur. On peut également dire que le titre de propriété est bien protégé mais c'est également le cas à l'heure actuelle. Ceux qui souhaitent protéger leur titre de propriété peuvent faire enregistrer leur embarcation comme s'il s'agissait d'un navire de grande dimension. Pour les navires intermédiaires les coûts sont approximativement de \$20. En vertu du nouveau système, comme cela est stipulé, ils ne pourraient se prévaloir de cette option.

[Text]

Senator Graham: How are the owners of these craft made aware of this option?

Mr. Read: I think it is now just common knowledge in the boating population. In fact, over half of the ships now registered as large craft are, in fact, under 10 metres.

Senator Smith (Colchester): Is there an estimate of the number of these boats? I believe you said there was an estimate of 1.2 million small craft.

Mr. Read: Today, one million, and by the time this is in operation, we would estimate 1.2 million.

Senator Graham: These are small craft?

Mr. Read: Yes.

Senator Graham: How many of these are registered now?

Mr. Read: Less than one per cent. We have issued licences to 1.3 million small craft. As I said, some of these small craft are no longer in existence, so our estimate is that one million of these are active.

There is a distinction between licensing and registration, and sometimes that confuses people. Licensing is restricted to small craft; registration is available to all vessels. Licensing is compulsory, and there have been 1.3 million licences issued. This gives you title protection, and has occurred for 15,000 small craft, which is roughly one percent.

Senator Smith (Colchester): I want to get on the record your position and the connection you have with this. What is the chain of command? Your title is what?

Mr. O'Neil: My name is William O'Neil. I am a Commissioner with the Canadian Coast Guard. The ship registry activity is one of the sections which is carried out under the Director of Marine Safety.

Senator Langlois: Captain Graves?

Mr. O'Neil: Captain Graves is John Read's immediate superior, and Captain Graves reports to me.

Senator Smith (Colchester): To whom do you report?

Mr. O'Neil: The Administrator, Marine, Mr. Gordon Sinclair. He reports to the deputy minister.

Senator Langlois: The Deputy Minister of Transport, of course?

Mr. O'Neil: Yes.

Senator Graham: I have just a general question which arises out of the comments which were made by the witnesses. The document which has been referred to, and which we were not aware of until today, was said to be one of several alternatives

[Traduction]

Le sénateur Graham: Comment les propriétaires de ces petites embarcations pourront-ils prendre connaissance de cette option?

M. Read: En fait je pense qu'à l'heure actuelle c'est un secret de polichinelle. En fait, plus de la moitié des navires immatriculés comme navires de grande dimension sont en réalité des navires de moins de dix mètres.

Le sénateur Smith (Colchester): Existe-t-il des chiffres quant au nombre de ces embarcations? Je crois que vous avez parlé d'à propos instinctivement de 1.2 million.

M. Read: A l'heure actuelle il y en a 1 million et d'ici au moment où le système entrera en vigueur nous estimons qu'il y en aura 1.2 million.

Le sénateur Graham: Il s'agit de petites embarcations?

M. Read: Oui.

Le sénateur Graham: A l'heure actuelle combien d'entre elles sont immatriculées?

M. Read: Moins de 1 p.100. Nous avons délivré 1.3 million de permis pour les petites embarcations. Comme je l'ai dit certaines de ces embarcations n'existent plus, de sorte que nous estimons qu'il en reste 1 million.

La délivrance d'un permis et l'immatriculation sont deux choses différentes, ce qui pour certaines personnes prête à confusion. La délivrance de permis est réservée aux petites embarcations, alors que l'immatriculation est disponible pour toutes les catégories de navire. Obtenir un permis est obligatoire, et 1.3 million de permis, ont été délivrés par contre l'immatriculation ne l'est pas. Cette deuxième procédure protège le titre de propriété d'un navire; à ce sujet disons que 15,000 petites embarcations ont été immatriculées, ce qui représente approximativement 1 p.100.

Le sénateur Smith (Colchester): Je souhaiterais voir figurer au procès-verbal votre position et en quelle qualité vous agissez. Quelle est la hiérarchie dans le commandement? Quel est votre titre?

M. O'Neil: Je m'appelle William O'Neil. J'occupe le poste de commissaire de la garde côtière du Canada. L'immatriculation des navires est une des sections dirigées par le directeur de la sécurité maritime.

Le sénateur Langlois: Le capitaine Graves?

M. O'Neil: Le capitaine Graves est le supérieur immédiat de M. John Read's et le capitaine est sous mes ordres.

Le sénateur Smith (Colchester): Et vous à qui vous devez-vous faire rapport?

M. O'Neil: A M. Gordon Sinclair lequel dépend du Sous-ministre.

Le sénateur Langlois: Le sous-ministre des Transports, il va sans dire.

M. O'Neil: Oui.

Le sénateur Graham: Je voudrais poser une question générale qui découle des commentaires des témoins. Le document auquel on a fait référence et que nous ne connaissions pas jusqu'à aujourd'hui, est, dit-on, un des documents de travail de

[Text]

or working documents which have been either produced or examined by the department. I am wondering, because you referred to other possible alternatives, whether these other possible alternatives which have been studied have resulted in documents such as this, and whether these might be made available to this committee.

Mr. O'Neil: The answer to the question is no. When I said there were other alternatives I did not mean to imply that other alternative documents had been prepared. There were several alternatives which were considered. We have given some degree of consideration to these other alternatives.

One of the major points to be decided is at what level registration will cease and identification will begin, because this will determine the workload to be placed on the whole system. It is expected that the same requirements for registration will not prevail for identification. Identification will be more closely allied with the licensing system we have today. So, upon this balance of workload will depend the system we select.

At the risk of repeating myself, I should like to stress that this is, at this stage, only a working document. It has not been accepted by the Coast Guard and, indeed, has not been presented to the Department of Transport for any further consideration.

We felt there were other alternatives which could be seriously considered before we selected one as the most proper. For instance, the microfilming system is one, and there are other manual systems which might be employed. We have had some discussion about these subjects internally in the Coast Guard, but have not come to any conclusions at all.

Senator Graham: These would be mechanical procedures which would follow with respect to registration. I wonder whether you could tell us whether you consider it important to have all the alternatives properly examined and documented prior to the passage of this bill.

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, I would not think that that would be essential, because the system which we would develop would depend upon the exact nature of the bill itself. I would not think that the administrative details with respect to the method of undertaking the registration would have to be tied down that closely before passage of the bill.

Senator Graham: Would you not consider that to be germane to whether or not there is going to be a central registry?

Mr. O'Neil: I am sorry I missed some of your earlier deliberations, but with what I understand is the nature of the registration arrangement now, there would be deputy registrars, and persons wishing to have their vessel registered would, in fact be, dealing with a deputy registrar. The central registry would be more in the nature of a central data bank system, and a place from which information could be retrieved.

[Traduction]

rechange que le Ministère a examiné ou publié. Cela me laisse perplexe, vu que vous avez fait état d'autres possibilités; ainsi je me demande si ces autres possibilités qui ont été étudiées se sont concrétisées par des documents comme celui-ci, et également si le Comité pourrait les consulter.

M. O'Neil: La réponse à cette question est négative. Lorsque j'ai parlé d'autres possibilités, je ne voulais pas laisser croire qu'il existait d'autres documents qui avaient été préparés. Néanmoins il y a plusieurs autres possibilités qui dans une certaine mesure ont été étudiées.

Une des questions fondamentales sur laquelle nous devons nous prononcer consiste à savoir où l'immatriculation s'arrête et où l'identification commence, parce que de cela va dépendre de la charge de travail de tout le système. On s'attend que les exigences en matière d'immatriculation ne soient pas les mêmes que pour l'identification. L'identification sera plus étroitement liée au système de délivrance de permis dont nous disposons à l'heure actuelle. Ainsi, c'est la charge de travail qui déterminera le système que nous choisirons.

Au risque de me répéter, je voudrais bien insister sur le point suivant: pour l'instant il ne s'agit que d'un document de travail qui n'a pas reçu l'approbation de la garde côtière et pour tout dire qui n'a pas encore été soumis au ministère des Transports pour étude ultérieure.

Nous avons pensé qu'il y avait d'autres possibilités que nous devons prendre en considération avant de choisir la plus appropriée. Par exemple, la conservation des données sur microfilm est un autre système et il y a d'autres systèmes manuels que l'on pourrait utiliser. Les membres de la direction de la garde côtière ont discuté ensemble de ces questions, mais cela n'a abouti à aucune conclusion.

Le sénateur Graham: Vous parlez des procédures techniques qui régiraient l'immatriculation. Pouvez-vous nous dire si, à votre avis, il est important d'étudier convenablement toutes les possibilités avant d'adopter le projet de loi?

M. O'Neil: Monsieur le président, je ne pense pas que cela soit essentiel parce que le système que nous allons mettre au point va dépendre de la teneur exacte du projet de loi. Je ne crois pas que les détails administratifs portant sur la procédure d'immatriculation doivent être aussi précis que cela avant le vote sur le projet de loi.

Le sénateur Graham: Vous ne pensez pas que cela soit en rapport avec le fait de savoir si oui ou non on va mettre sur pied un bureau central?

M. O'Neil: Je suis désolé, mais je n'ai pas assisté à certaines de vos séances antérieures, cependant de la façon que je comprends la teneur des dispositions régissant l'immatriculation à l'heure actuelle, il y aurait des sous-conservateurs en poste et c'est à eux que devraient s'adresser ceux qui souhaitaient que leurs navires soient immatriculés. Le bureau d'enregistrement central serait davantage une banque centrale de données où l'on pourrait se procurer les renseignements nécessaires.

[Text]

Some of the concerns which I have heard expressed would be, perhaps, taken care of in this respect.

It was felt that with the pleasure craft side alone this could largely be undertaken by mail because of the volume which we would anticipate. I think it would be fair to say that the anticipated volume of 1.2 million is just an appreciation of what might happen based on trends and the general view as to the increased interest in boating which has taken place over the years. To compare the cost of operating the present system with what is proposed to handle the 1.2 million might present figures which would be a little unbalanced.

Senator Smith (Colchester): The concept of compulsory registration of small craft, as opposed to the present system of registration, will have a great deal to do with the number of applications you would receive, would it not?

Mr. O'Neil: I stand to be corrected on this, Mr. Chairman, but my understanding is that it would not have a material bearing on the numbers because the licensing system in place now requires that all craft above 10 horsepower must be licensed on a compulsory basis, therefore, it is not anticipated that that change itself would bring in large numbers.

Senator Smith (Colchester): I did not make myself clear. I am talking about the concept of compulsory registration versus the dispersed registration which now exists. This would have a great deal to do with the number of applications and your individual vessel records which, I believe, would have to be handled by the central registry. If all vessels have to be registered in a central office in Ottawa, that central office in Ottawa is going to have to handle a great many more applications as opposed to registration being voluntary.

Mr. O'Neil: If I understand the point correctly, Mr. Chairman, again the differentiation between licensing and registration is not being made. It is just the total volume of applications for recording, and this would essentially be the same as it is now, but they would be handled at a central location rather than at individual places.

Senator Smith (Colchester): Even if you did it by mail, that would require the services of a larger staff at the central office of registry than would be the case if that were not compulsory.

Mr. O'Neil: That is correct.

The Deputy Chairman: Are there any further questions, or would anyone like to make some comments before we adjourn?

Senator McElman: Who has had access to this report?

Mr. O'Neil: The document was prepared, at the request of the Coast Guard, for examination. The examination has taken place within the Coast Guard itself. The document is then filed in the Department of Transport Library, as are all working documents such as this, so that anyone aware of it who had an

[Traduction]

Ainsi, certaines des préoccupations qui ont été exprimées à cet égard n'auraient plus lieu d'être.

En ce qui concerne les petites embarcations de plaisance on a pensé que cette opération pourrait en gros se faire par courrier, vu le grand nombre d'embarcations à immatriculer. Je pense qu'il convient de souligner que nous nous attendons à immatriculer 1.2 million d'embarcations, mais qu'il s'agit là d'un chiffre approximatif fondé sur certaines tendances et sur la constatation que depuis plusieurs années, la navigation de plaisance prend de plus en plus d'essor. Une comparaison entre les coûts d'exploitation du système actuel, et ce que nous pourrions faire avec \$1.2 million risque de nous donner des chiffres quelque peu erronés.

Le sénateur Smith (Colchester): L'immatriculation obligatoire des petites embarcations, comparée au système actuel d'immatriculation augmentera grandement n'est-ce pas, le nombre de demandes que vous recevrez?

M. O'Neil: Je fais peut-être erreur, monsieur le président, mais à ma connaissance cela n'aurait pas grand effet sur le nombre de demandes reçues, puisque le système actuel d'attribution des permis exige que toute embarcation de plus de 10 chevaux vapeur soit immatriculée et, par conséquent nous ne nous attendons pas à ce que la modification apportée augmente de beaucoup le nombre de demandes.

Le sénateur Smith (Colchester): Je me suis mal fait comprendre. Je voulais comparer l'idée nouvelle d'immatriculation obligatoire à l'immatriculation requise actuellement. Le changement proposé influencera grandement le nombre de demandes ainsi que le nombre de dossiers que devra tenir le bureau central d'enregistrement pour chaque embarcation. Si tous les navires doivent être immatriculés à un bureau central à Ottawa, celui-ci devra traiter un nombre de demandes beaucoup plus grand que si l'immatriculation était volontaire.

M. O'Neil: Si j'ai bien compris, monsieur le président, je ne puis que faire remarquer encore une fois qu'il ne s'agit pas de faire une distinction entre la délivrance de permis et l'immatriculation. Il s'agit simplement de considérer le nombre total de demandes qui doivent être enregistrées; or ce nombre serait essentiellement le même qu'à l'heure actuelle, mais le travail serait fait par un bureau central plutôt que par des bureaux éparpillés dans tout le pays.

Le sénateur Smith (Colchester): Même si cela se faisait par la poste, il vous faudrait un personnel plus important au bureau central d'enregistrement que si l'immatriculation n'était pas obligatoire.

M. O'Neil: C'est exact.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions, avez-vous d'autres remarques à faire avant que nous ne levions la séance?

Le sénateur McElman: Qui a lu le présent rapport?

M. O'Neil: Le document a été préparé à la demande de la garde côtière, pour fins d'étude. Seuls les services de la garde côtière l'ont étudié. Le document a ensuite été déposé à la bibliothèque du ministère des Transports, comme le sont tous

[Text]

interest in it could have an opportunity of seeing the document.

It has not been there very long. We have just reviewed this document within the past two weeks. It has only been published for a short period of time. I also learned this morning that it has been in other places through a library exchange, so I am not sure how long it has been available in those other places.

Senator Smith (Colchester): What was the date it was put into the Transport Library?

The Deputy Chairman: 21 July, 1977.

Senator McElman: Would you have had discussions with the Department of Transport officials regarding this document?

Mr. O'Neil: No. This document was confined to the Coast Guard section of the Department of Transport, and it has not gone beyond that. As I say, we have other alternatives that must be examined before we are prepared to select any one of them. In my particular position, I would not have been prepared to have gone forth with this document in its present form and make recommendations based on it.

Senator Langlois: So that I understand your answer correctly, you have not, as a department, selected the system proposed in Bill C-41?

Mr. O'Neil: Bill C-41 does not propose a system. It proposes an umbrella under which an administrative arrangement would be developed. The use of computers is one that has been advanced.

Senator Langlois: I am referring to the central registry system.

Mr. O'Neil: This was based on the central registry system because that is the way Bill C-41 is presently worded, or was worded up until the time of the proposed amendment.

Senator Langlois: Does the report express any views as to the suggested system—the central registry system?

Mr. O'Neil: No. I stand to be corrected again, but I believe it was the intent that the report would take central registry as a basic premise, and then develop a system which could fulfill the demands of that basic idea.

Senator Langlois: I think Mr. Read was about to say something.

Mr. Read: The report would consist of three parts, and the bulk is in Part II. Part I is the summary of Part II. There were comments added at the end which were not part of the report. They were opinions, and the opinion was suggested that we should consider very strongly holding on to the licensing program for small craft, rather than having a registration program for small craft; and also the opinion was advanced that we should hold on to the concept of ports of registry, and I believe that has been accepted.

[Traduction]

les documents de travail, de façon à ce que toute personne au courant et intéressée ait l'occasion de la consulter.

Il n'y est pas resté très longtemps. Nous l'avons juste étudié au cours des deux dernières semaines. Il est publié depuis peu. J'ai également appris ce matin qu'il a été envoyé ailleurs par le truchement des échanges entre bibliothèques, mais je ne pourrais pas vous dire depuis combien de temps il y est disponible.

Le sénateur Smith (Colchester): Quand la bibliothèque du ministère des Transports l'a-t-elle reçue?

Le vice-président: Le 21 juillet 1977.

Le sénateur McElman: Avez-vous eu des entretiens avec les fonctionnaires du ministère des Transports au sujet du présent document?

M. O'Neil: Non. Seul le service de la garde côtière du ministère des Transports a étudié le document. Comme je l'ai déjà dit, il nous faut étudier les autres possibilités qui s'offrent à nous avant de faire un choix. Pour ma part, je n'aurais pas été disposé à donner suite au présent document dans sa forme actuelle et à m'en inspirer pour formuler des recommandations.

Le sénateur Langlois: Donc si j'ai bien compris votre réponse, le Ministère n'a pas choisi la méthode proposée dans le Bill C-41?

M. O'Neil: Le Bill C-41 ne propose pas de méthode. On y propose simplement un schéma qui permettrait de mettre au point des dispositions administratives, notamment le recours à l'informatique.

Le sénateur Langlois: Je voulais parler du recours au bureau central d'enregistrement.

M. O'Neil: Le système est fondé sur le bureau d'enregistrement tout simplement parce que c'est comme cela que le présente le Bill C-41 ou du moins, c'est comme cela qu'il le présentait avant que l'amendement ne soit proposé.

Le sénateur Langlois: Trouve-t-on dans le rapport des opinions sur la méthode proposée, c'est-à-dire le bureau d'enregistrement?

M. O'Neil: Non. Encore une fois, corrigez-moi si je fais erreur, mais je crois que le rapport, tel que conçu, prend comme principe de base l'existence d'un bureau d'enregistrement et ensuite met de l'avant des modalités qui permettraient de répondre aux exigences qui découlent de ce principe.

Le sénateur Langlois: Je crois que M. Read veut dire quelque chose.

M. Read: Le rapport se divise en trois parties, le gros du travail se trouvant dans la partie II. La partie I n'est qu'un résumé de la partie II. A la fin du texte, on a ajouté des commentaires. Il s'agit d'opinions qui proposent que nous devrions sérieusement penser à retenir le programme d'immatriculation pour les petites embarcations, plutôt que d'instaurer un programme d'enregistrement de celles-ci; on y émet également l'opinion qu'il faut retenir l'idée de ports d'attache, ce qui je crois, a été accepté.

[Text]

Senator Graham: How many are there in existence now?

Mr. Read: For licensing, I believe there are 314 places. For registry, there are 60 locations; however, I think 21 of these 60 performed 90 per cent of the work, so that only 25 locations would probably have the bulk of the work. These are not all manned by full-time employees. As National Revenue pointed out yesterday, some of these locations have very limited activity. Prince Albert, for example, has a registry, and they have one vessel on the registry.

Senator McElman: The reason I asked the question a moment ago was that, as you will recall, during the course of our proceedings we have asked for an estimate of the cost of the proposed system, and, to say the least, the answers have been very hazy. We have had no such estimates, and I now find that there is an estimate in this document. Could the witnesses tell us why this document was not given to Mr. Mahoney so that he could properly advise this committee?

Mr. O'Neil: I can only state that there has been some discussion with respect to this document; but, once again, it does not have any status because it has not been accepted. I believe I indicated we had some difficulty in accepting it because of the manpower requirements which it would demand, and because of the dollars associated with it. Therefore, the alternatives must be examined in as much detail as has gone into this document before the department is prepared to accept an administrative arrangement, because it is rather obvious that the cost is, as outlined in the document, substantially higher than the present arrangement, and we would not be prepared to go into that without having a complete examination of the alternatives.

Senator Langlois: But this further study is not under way yet.

Senator McElman: May I finish my question, Mr. Chairman?

The Deputy Chairman: Yes.

Senator McElman: I am asking why, when this committee was asking repeatedly for an estimate of the costs involved in the program as envisaged by Bill C-41, this was not given to this committee?

The Deputy Chairman: I do not think that the witnesses are capable of answering that question.

Senator McElman: Then I will direct it to Mr. Mahoney. This question has been repeatedly asked during the course of these proceedings and there has been no answer given.

Mr. Mahoney: If I might attempt to answer that question, the reason that these figures were not given was, as Mr. O'Neil explained, because there were grave doubts within the department that this report should be accepted at all. It was realized, as soon as this report was prepared, that alternatives had to be examined. It, therefore, would have been quite misleading to

[Traduction]

Le sénateur Graham: Combien en existe-t-il à l'heure actuelle?

M. Read: Aux fins d'immatriculation, je crois qu'il y a 314 endroits. Pour l'enregistrement, il y a 60 bureaux; toutefois, de ceux-ci, je crois que 21 effectuent 90 p. 100 du travail et par conséquent, 25 bureaux pourraient probablement effectuer le gros du travail. On ne trouve pas des employés à plein temps dans tous ces bureaux. Comme l'on fait remarquer hier les représentants du Revenu national, certains de ces bureaux ont une activité très limitée. Par exemple, à Prince Albert, il y a un bureau d'enregistrement où n'est inscrit qu'un seul navire.

Le sénateur McElman: La raison pour laquelle j'ai posé cette question il y a un instant, c'est que comme vous vous en rappellerez, au cours de nos délibérations, nous avons demandé des prévisions sur les coûts du régime proposé et le moins qu'on puisse dire, c'est que les réponses ont été des plus vagues. Nous n'avons pas eu les prévisions demandées et maintenant, je constate que dans le présent document, on trouve des prévisions. Les témoins pourraient-ils me dire pourquoi leur document n'a pas été transmis à M. Mahoney de façon à permettre à ce dernier de bien renseigner le comité?

M. O'Neil: Je ne puis que répéter qu'il y a eu des pourparlers au sujet du présent document, mais que celui-ci n'est pas encore officiel, puisqu'il n'a pas été accepté. Je crois avoir déjà dit d'ailleurs que nous éprouvions des difficultés à l'accepter à cause des exigences en personnel et en argent d'un tel programme. Par conséquent, il nous faut examiner d'une façon aussi détaillée que le présent rapport les autres possibilités avant que le ministère ne soit disposé à accepter des dispositions administratives, surtout qu'il est assez évident que les coûts, tels qu'établis dans ce texte seraient considérablement plus élevés que ceux du système actuel. Il va de soi que nous ne sommes pas disposés à aller de l'avant avant d'avoir examiné d'une façon poussée les autres possibilités.

Le sénateur Langlois: Mais vous n'avez pas encore entrepris cette étude détaillée.

Le sénateur McElman: Puis-je finir ma question, monsieur le président?

Le vice-président: Oui.

Le sénateur McElman: Je demandais pourquoi, alors que notre comité demandait avec instance des prévisions sur les coûts du programme préconisé dans le bill C-41, nous n'avons pas reçu ce document?

Le vice-président: Je ne crois pas que les témoins soient en mesure de répondre à la question.

Le sénateur McElman: Alors je vais poser la question à M. Mahoney. Cela fait je ne sais combien de fois que nous posons la question au cours de nos délibérations sans qu'aucune réponse ne nous soit donnée.

M. Mahoney: Si vous me permettez, la raison pour laquelle ces chiffres ne vous ont pas été communiqués, comme l'a expliqué M. O'Neil, c'est qu'on se demandait sérieusement au ministère, si l'on devait accepter le rapport en cause. On s'est rendu compte, aussitôt le rapport prêt, qu'il fallait examiner les autres possibilités. Par conséquent, il aurait été malhonnête

[Text]

give figures to the committee which the department had every intention of re-examining and every intention of looking at other alternatives. That is why I said in my reply that the cost studies had been prepared but that final conclusions had not been reached on them.

Senator Smith (Colchester): "Studies on costs were neither completed nor approved", I believe were your words.

Mr. Mahoney: Yes.

Senator Smith (Colchester): This really means that the concept of the central registry was accepted and put into a bill before Parliament without any acceptable method of carrying out the requirements being adopted by the department; is that not correct?

Mr. O'Neil: Without a final method of adoption, yes, because we were aware of a number of alternatives, but had not gone to the extent of examining them in precise detail to come to a conclusion as to which be the most suitable and most acceptable.

Senator Smith (Colchester): Perhaps you did not get the gist of my question. Your answer was in line with the assumption that a start on a central registry system was going to be adopted. I am asking you whether it is not correct that the decision to adopt a central registry system, in place of the present system, must have been made and put into the bill without the knowledge of whether there was any acceptable reason for doing so in terms of cost.

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, it was considered at the earlier stages that a system could be developed. It was a matter of which one would be the most suitable and most cost-effective.

Senator Smith (Colchester): But you do not have one yet, as I understand it.

Mr. O'Neil: Correct. We have one but we have not accepted it. We have a system which we are satisfied, from a technical point of view, would work, with certain problems and certain deficiencies associated with it, but by no means have we accepted that system.

Senator Smith (Colchester): Then am I not correct that, so far, there has been no acceptable system adopted? That is a poor choice of words; I should have said that there is no system of carrying out the central registry requirements yet adopted by the department.

Mr. O'Neil: That is correct.

Senator Langlois: We are still in the "dark room" process.

Senator Smith (Colchester): I guess that is right.

The Deputy Chairman: Are there any other questions, or is there someone who would like to make a few remarks or comments before we adjourn?

Senator Burchill: Can we resume the meeting *in camera*?

[Traduction]

de donner ces chiffres au comité alors que le ministère avait l'intention bien arrêtée de les réévaluer ainsi que l'intention ferme d'examiner les autres possibilités. C'est pourquoi j'ai déjà affirmé que des études de coûts avaient été effectuées, mais qu'on n'avait arrêté aucune décision à leur sujet.

Le sénateur Smith (Colchester): «Les études de coûts n'ont été ni terminées ni approuvées», ce sont je crois vos paroles exactes.

M. Mahoney: Oui.

Le sénateur Smith (Colchester): On peut donc en conclure que l'idée d'un bureau d'enregistrement a été acceptée et incorporée au projet de loi dont est saisi le Parlement avant qu'on ait mis au point une méthode acceptable pour donner suite aux exigences que le ministère adoptait; n'est-ce pas exact?

M. O'Neil: Sans avoir arrêté notre choix, en effet, car nous sommes conscients du grand nombre d'autres possibilités qu'il nous faudra étudier en détail, avant de décider quelle méthode sera la plus convenable et la plus acceptable.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous n'avez peut-être pas bien compris ma question. Votre réponse laisse entendre que le ministère misait sur la probabilité de la création d'un bureau d'enregistrement. Je vous demande s'il n'est pas vrai que la décision d'adopter la formule d'un bureau d'enregistrement, à la place de la méthode actuelle, a été prise et incorporée au projet de loi sans que l'on sache si une telle façon de procéder pouvait se justifier d'un point de vue financier.

M. O'Neil: Monsieur le président, au départ, on a estimé qu'une telle formule pouvait être conçue. Il s'agit simplement de décider quelle méthode conviendra le mieux et utilisera au mieux les ressources financières.

Le sénateur Smith (Colchester): Mais vous n'en avez pas encore une, si je comprend bien.

M. O'Neil: En effet. Nous en avons une, mais nous ne l'avons pas encore acceptée. Nous avons une méthode qui, nous en sommes convaincus, fonctionnerait bien du point de vue technique tout en laissant certains problèmes et certaines lacunes, mais nous ne l'avons pas du tout acceptée.

Le sénateur Smith (Colchester): Donc n'ai-je pas raison de dire que jusqu'à présent vous n'avez pas encore trouvé de méthode qui convienne? J'ai mal choisi mes termes, j'aurais dû dire que le ministère n'a pas encore adopté de méthode qui permettrait de mettre en place un bureau d'enregistrement.

M. O'Neil: C'est exact.

Le sénateur Langlois: Aucune décision finale n'a encore été prise.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suppose que c'est exact.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions. Quelqu'un veut-il faire quelques remarques ou commentaires avant que nous ne levions la séance?

Le sénateur Burchill: Pouvons-nous continuer la réunion à huis clos?

[Text]

The Deputy Chairman: Yes, but before we do adjourn, Mr. Gerity, is there something you wish to add?

Mr. Gerity: Mr. Chairman, I trust nothing said in my absence precludes our going ahead with what is proposed.

The Deputy Chairman: I do not think so.

Mr. Gerity: You are satisfied that we should carry out the work we intend to do?

The Deputy Chairman: I think so, Mr. Gerity, but that is the reason why I wish the members of the committee to remain for a further twenty minutes or so, and then we can give you a final answer.

Is that agreed by the members of the committee?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: We will give you an answer in twenty minutes or so. You can go back to my office and wait.

Before we adjourn, I should, say that we have received some statistical information from the Department of National Revenue which we asked for yesterday regarding the registration and licensing of vessels at the principal ports, and the costs of this. May I have a motion to include that as an appendix?

Senator Langlois: I so move.

The Deputy Chairman: It is moved by Senator Langlois, and seconded by Senator Graham, that these be printed in today's proceedings.

Are there any further questions before we adjourn? Since there are no further questions I will thank the witnesses for being here today and ask the members of the committee to remain for a short *in camera* meeting.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

Le vice-président: Oui, mais avant de lever la séance, monsieur Gerity, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Gerity: Monsieur le président, j'ose espérer que ce qui sera dit en mon absence ne nous empêchera pas d'aller de l'avant avec notre proposition.

Le vice-président: Je ne le crois pas.

M. Gerity: Vous croyez que nous devrions entreprendre le travail, selon nos intentions?

Le vice-président: Je le crois, monsieur Gerity, mais c'est justement la raison pour laquelle je désire que les membres du Comité restent encore quelques vingt minutes et ensuite je serai en mesure de vous donner une réponse définitive.

Les membres du Comité sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Nous vous donnerons une réponse dans vingt minutes. Vous pouvez aller attendre dans mon bureau.

Avant de lever la séance, j'aimerais mentionner que nous avons reçu du ministère du Revenu national certaines données statistiques que nous avions demandées hier et qui concernent l'enregistrement et l'immatriculation des navires dans les ports principaux ainsi que ce qu'il en coûte pour se faire. Quelqu'un veut-il proposer une motion pour inclure ces données en annexe?

Le sénateur Langlois: Je le propose.

Le vice-président: Il est proposé par le sénateur Langlois, appuyé par le sénateur Graham, que les données soient imprimées dans le compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

Y a-t-il d'autres questions avant que nous ne levions la séance? Puisqu'il n'y en a pas, je vais remercier les témoins d'être venus aujourd'hui et je vais demander aux membres du Comité de rester pour une courte réunion à huis clos.

La séance du comité se poursuit à huis clos.

APPENDIX "9-A"

APPENDICE «9-A»

Our file 8500-7

8500-7

August 3, 1977

le 3 août 1977

Mrs. Aline Pritchard,
Clerk,
Standing Senate Committee on
Transport and Communications,
140 Wellington Street,
Room 309,
Ottawa, Ontario.

Madame Aline Pritchard
Greffier
Comité sénatorial permanent des
Transports et des Communications
140, rue Wellington
Pièce 309
Ottawa (Ontario)

Dear Mrs. Pritchard:

Madame,

This is in response to your request for statistical information with respect to the registration and licensing of vessels at the principal Customs ports.

La présente fait suite à votre demande de statistiques concernant l'immatriculation des navires et la délivrance de permis dans les principaux ports de douanes.

In this connection, you are advised there were 16,138 registration transactions during the 1976-1977 fiscal year of which 13,954, representing 86% of the total were carried out at the 16 principal ports listed on the attached. The remaining 2,184 transactions were performed at 41 other Customs locations.

À cet égard, veuillez noter qu'au cours de l'année financière 1976-1977, 16,138 navires ont été immatriculés dont 13,954, soit 86 p. 100 du total, dans les seize principaux ports énumérés en annexe. Les 2,184 autres immatriculations ont été inscrites par 41 autres bureaux de douanes.

Concerning the licensing transactions, there were 78,820 licences issued during the calendar year 1976. More than 50% of these were issued at the sixteen Customs ports which are also listed on the attached. The balance, consisting of 39,367 licences, was issued at 233 other Customs ports.

Par ailleurs, 78,820 permis ont été délivrés au cours de 1976. Plus de 50 p. 100 de ceux-là ont été délivrés par les 16 ports de douanes énumérés en annexe. Les autres permis, soit 39,367 au total, ont été délivrés par 233 autres ports de douanes.

In addition, there were numerous transactions such as transcripts of registry and transfers of ownership of small vessels which have not been included in the statistical data contained in this report, as the specific details are not readily available.

En outre, de nombreuses opérations telles que transcriptions du registre et cessions de petits navires n'ont pas été incluses dans les statistiques contenues dans ce rapport puisque les données précises sont difficiles à obtenir.

I would be pleased to provide any additional information which you or the Chairman of the Standing Senate Committee on Transport and Communications may require in this regard.

Je serais heureux de fournir tous les renseignements supplémentaires que vous ou le président du Comité sénatorial permanent des transports et des Communications pouvez juger utiles.

Yours truly,

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

H. F. Purvis,
Chief,
Operational Policy Division.

Le chef de la
Division de la politique des opérations
H. F. Purvis

Registration and Licensing Transactions-Principal Ports
Customs and Excise

Vessel Registration Fiscal Year 1976-1977

Vancouver, B.C.	5705
Victoria, B.C.	1150
St. John's, Nfld.	991
Halifax, N.S.	772
Toronto, Ontario.	705
Prince Rupert, B.C.	589
Nanaimo, B.C.	562
Shelburne, N.S.	516
Yarmouth, N.S.	481
Saint John, N.B.	400
Digby, N.S.	398
Charlottetown, P.E.I.	361
Montreal, Que.	347
Sorel, Que.	332
Sydney, N.S.	325
Cap Aux Meules, Que.	320

Total

13,954

Vessel Licensing Calendar Year 1976

Vancouver, B.C.	6750
Toronto, Ontario	6140
Winnipeg, Man.	5000
Edmonton, Alta.	3476
Montreal, Que.	3305
Victoria, B.C.	2011
Hamilton, Ontario	1657
Windsor, Ontario	1505
Sudbury, Ontario	1300
St. Catherines, Ontario	1281
Nanaimo, B.C.	1271
Ottawa, Ontario	1200
Bracebridge, Ontario	1200
Saskatoon, Sask.	1199
Peterborough, Ontario	1154
Kenora, Ontario	1004

Total

39,453

Immatriculations et délivrance des permis—Principaux ports
des Douanes et de l'Accise

Immatriculation des navires, Année financière 1976-1977

Vancouver (C.-B.)	5,705
Victoria (C.-B.)	1,150
Saint-Jean (Terre-Neuve)	991
Halifax (N.-É.)	772
Toronto (Ontario)	705
Prince Rupert (C.-B.)	589
Nanaimo (C.-B.)	562
Shelburne (N.-É.)	516
Yarmouth (N.-É.)	481
Saint John (N.-B.)	400
Digby (N.-É.)	398
Charlottetown (Î.P.-É.)	361
Montréal (Québec)	347
Sorel (Québec)	332
Sydney (N.-É.)	325
Cap Aux Meules (Québec)	320

Total

13,954

Vancouver (C.-B.)	6,750
Toronto (Ontario)	6,140
Winnipeg (Man.)	5,000
Edmonton (Alberta)	3,476
Montréal (Québec)	3,305
Victoria (C.-B.)	2,011
Hamilton (Ontario)	1,657
Windsor (Ontario)	1,505
Sudbury (Ontario)	1,300
St. Catherines (Ontario)	1,281
Nanaimo (C.-B.)	1,271
Ottawa (Ontario)	1,200
Bracebridge (Ontario)	1,200
Saskatoon (Sask.)	1,199
Peterborough (Ontario)	1,154
Kenora (Ontario)	1,004

Total

39,453

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. F. O. Gerity, Q.C. Member, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association;

Mr. Raynold Langlois, Counsel for the St. Lawrence Ship-owners' Association Inc.; AND; the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England;

Mr. Jean Brisset, Q.C. Member, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association;

Mr. J. J. Mahoney, Q.C. Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code);

Mr. W. A. O'Neil Commissioner, Canadian Coast Guard, Dept. of Transport;

Mr. John A. Read, Acting Chief, Ship Registration Division, Dept. of Transport.

M. F. O. Gerity, c.r., Membre du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien

M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom de: l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc.; et; la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England;

M. Jean Brisset, c.r., Membre du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien;

M. J. J. Mahoney, c.r., Conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime);

M. W. A. O'Neil, Commissaire, Garde côtière canadienne et Sous-administrateur, marine, ministère des Transports;

M. John A. Read. Chef suppléant, Immatriculation des navires, ministère des Transports.



Second Session
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman
The Honourable J. CAMPBELL HAIG

Président:
L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Wednesday, October 5, 1977

Le mercredi 5 octobre 1977

Issue No. 10

Fascicule n° 10

Eighth proceedings on Bill C-41 intituled:

“An Act to provide a maritime code for Canada and to
amend the Canada Shipping Act and other Acts in
consequence thereof”.

Huitième séance concernant le Bill C-41 intitulé:

«Loi établissant un Code maritime du Canada et
modifiant par voie de conséquence la Loi sur la
marine marchande du Canada et d'autres lois».



WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*

The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
Langlois	Sparrow—(19)

**Ex officio members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
Langlois	Sparrow—(19)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, May 18, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cook, seconded by the Honourable Senator McIlraith, P.C., for the second reading of the Bill C-41, intitled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lang moved, seconded by the Honourable Senator Paterson, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat le mercredi 18 mai 1977:

«Suivant l'Ordre du jour le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cook, appuyé par l'honorable sénateur McIlraith, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lang propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, OCTOBER 5, 1977
(21)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 a.m., the Chairman, the Honourable J. Campbell Haig, presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Denis, Forsey, Graham, Haig, Langlois, McElman, Riley and Smith (*Colchester*). (9)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Lapointe (*Speaker*).

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to further consider Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

Witnesses: Mr. F. O. Gerity, Q.C. Member, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association; Mr. Arthur J. Stone, Q.C., Chairman, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association; Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code); Mr. Raynold Langlois, Counsel for the St. Lawrence Shipowners' Association Inc.; AND the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; Mr. Gerald P. Barry, Counsel for the Dominion Marine Association; Mr. Peter King, President, The Ottawa Rowing Club; Mr. C. T. Wood, Acting Vice-President, (Recreation), Canadian Yachting Association.

Mr. Gerity made a statement regarding the Report of the Bar Association Committee containing its recommendations with respect to the amendments to Bill C-41 that had been suggested to the Committee by various witnesses.

Mr. Gerity then answered the questions put to him by the Committee.

Mr. Peter C. King made a presentation and answered questions.

Messrs. Langlois and Barry commented on the Report of the Bar Association Committee and answered questions.

Mr. C. T. Wood made a presentation and answered questions.

Mr. J. J. Mahoney made a statement and answered questions.

Mr. Arthur Stone made a statement and answered questions.

At 12:40 p.m., the Committee adjourned until 2:30 p.m. this day.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 5 OCTOBRE 1977
(21)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de l'honorable J. Campbell Haig (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Denis, Forsey, Graham, Haig, Langlois, McElman, Riley et Smith (*Colchester*). (9)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Lapointe (*Président du Sénat*).

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend l'étude du Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Témoins: M. F. O. Gerity, c.r., membre du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien; M. Arthur J. Stone, c.r., président du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien; M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime); M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom de: L'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc.; et; la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; M. Gerald P. Barry, avocat-conseil de la Dominion Marine Association; M. Peter King, président du Club d'aviron d'Ottawa; M. C. T. Wood, vice-président intérimaire, Fédération canadienne de Yachting (Division de plaisance).

M. Gerity fait une déclaration concernant le rapport du Comité de l'Association du Barreau comprenant ses recommandations ayant trait aux amendements au Bill C-41 qui avaient été suggérés au Comité par différents témoins.

M. Gerity répond ensuite aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

M. Peter C. King fait un exposé et répond aux questions.

MM. Langlois et Barry font des commentaires sur le rapport du Comité de l'Association du Barreau et répondent aux questions.

M. C. T. Wood fait un exposé et répond aux questions.

M. J. J. Mahoney fait une déclaration et répond aux questions.

M. Arthur Stone fait une déclaration et répond aux questions.

A 12 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 h 30.

AFTERNOON SITTING

(22)

At 2:30 p.m. the Committee resumed its consideration of the above subject.

Present: The Honourable Senators Bourget, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Haig, Langlois, McElman, Riley and Smith (*Colchester*). (10)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

Witnesses: Mr. F. O. Gerity, Q.C., Member, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association; Mr. Arthur J. Stone, Q.C., Chairman, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association; Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code); Mr. Raynold Langlois, Counsel for the St. Lawrence Shipowners' Association Inc.; AND the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; Mr. Gerald P. Barry, Counsel for the Dominion Marine Association.

At 5:35 p.m. the Committee adjourned until 8:00 p.m. this day.

EVENING SITTING

(23)

At 8:00 p.m. the Committee proceeded with its consideration of the Bill C-41.

Present: The Honourable Senators Bourget, Denis, Forsey, Haig, Langlois, McElman, Riley and Smith (*Colchester*) (8).

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

Witnesses: Mr. F. O. Gerity, Q.C., Member, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association; Mr. Arthur J. Stone, Q.C., Chairman, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association; Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code); Mr. Raynold Langlois, Counsel for the St. Lawrence Shipowners' Association Inc.; AND the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; Mr. Gerald P. Barry, Counsel for the Dominion Marine Association.

At 10:00 p.m. the Committee adjourned until Thursday, October 6, 1977, at 10:00 a.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(22)

A 14 h 30, le Comité poursuit l'étude du sujet susmentionné.

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Haig, Langlois, McElman, Riley et Smith (*Colchester*). (10)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Témoins: M. F. O. Gerity, c.r., membre du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien; M. Arthur J. Stone, c.r., président du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien; M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime); M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom de: l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc.; et; la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; M. Gerald P. Barry, avocat-conseil de la Dominion Marine Associations.

A 17 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

(23)

A 20 heures, le Comité reprend l'étude du Bill C-41.

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Denis, Forsey, Haig, Langlois, McElman, Riley et Smith (*Colchester*). (8)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Témoins: M. F. O. Gerity, c.r., membre du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien; M. Arthur J. Stone, c.r., président du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien; M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime); M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom de: L'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc.; et; la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; M. Gerald P. Barry, avocat-conseil de la Dominion Marine Association.

A 22 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 6 octobre 1977, à 10 heures.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, October 5, 1977

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-41, to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof, met this day at 10.00 a.m. to give consideration to the bill.

Senator J. Campbell Haig (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have until 10.30, when the representatives of the Ottawa Rowing Club will appear—without their sculls, I might add. In the meantime I would ask Mr. Gerity if there are any comments he wishes to make on his report which we have received.

Mr. Francis Gerity, Q.C., Member, Special Committee on Substantive Shipping Legislation, Canadian Bar Association: Mr. Chairman, if it would be of help, I would be happy to elucidate, if that is the proper word.

The Chairman: Thank you, Mr. Gerity. We would be happy to hear your comments on Parts I and II of your proposals to the committee on Bill C-41.

Mr. Gerity: Thank you, sir.

Honourable senators, I want to explain quite briefly that, as promised at the time of your last meeting, we essayed, first of all in creating Part I, to assist you in your work of breaking down, or otherwise considering, all of the amendments that had been offered in the course of the previous meetings. To the best of our ability we have indicated our committee's views as to their adoption or rejection. Where there is a stamp "See Part II" there is some further discussion or, in fact, the amendment has been inserted.

We had some constrictions of time in preparing that material. It took time to prepare the original typescript, and it took even more time to have it printed; but we had promised to get it here to Ottawa expeditiously, so that we sent it, I think, two weeks ago.

From my point of view, if not from your own, it is self-explanatory. There appear to have been two or three parts of proposals not included in this Part I, and I do not know why. Part I initially was prepared by various members of the Department of Transport under the guidance of Mr. Mahoney, but they seem to have missed out several of their own proposals which did not seem to get included, and I do not know the reason why.

Coming to Part II, we were once again rather badly handicapped by the illness of Mr. Brisset, in the absence of our chairman Mr. Stone, who is due to arrive this morning, but we did get together on two occasions. Mr. Brisset and I went over Part I in its entirety, and when Mr. Stone returned we sat for three days and considered the commentary on those parts of Part I that we stamped for reference. In part, we have added some material which was discussed before this committee by

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 5 octobre 1977

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le projet de loi C-41, Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (*Président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons jusqu'à 10 h 30 avant que les représentants du Ottawa Rowing Club se joignent à nous, sans leurs avirons, devrais-je ajouter. Entre temps, j'aimerais demander à M. Gerity s'il désire faire des commentaires au sujet de son rapport, que nous avons reçu.

M. Francis Gerity, c.r., Membre du Comité spécial de la législation sur la navigation, Association du Barreau canadien: Monsieur le président, je serai très heureux de répondre à vos questions si cela peut vous être utile.

Le président: Je vous remercie, monsieur Gerity. Nous aimerions entendre vos commentaires au sujet des parties I et II des propositions que vous avez soumises au Comité sur le projet de loi C-41.

M. Gerity: Je vous remercie, monsieur.

Honorables sénateurs, j'aimerais expliquer brièvement que, comme nous l'avons promis lors de notre dernière rencontre, nous avons essayé tout d'abord, dans la partie I, de vous aider dans votre étude de toutes les modifications qui ont été proposées lors des réunions précédentes. Notre Comité a fait de son mieux pour exprimer clairement son avis concernant leur adoption ou leur rejet. Lorsque vous voyez la mention «voir partie II» estampillée à côté d'un paragraphe, cela signifie que la modification est étudiée plus à fond dans cette partie, ou, en fait, qu'elle y a été insérée.

Nous avons dû respecter certains délais dans la préparation de ce document. On a mis beaucoup de temps à préparer la transcription originale et encore plus à l'imprimer. Nous avions cependant promis de vous l'expédier dès que possible et nous l'avons envoyée il y a deux semaines, si je ne m'abuse.

J'ignore si vous partagez cet avis, mais ce document me semble on ne peut plus précis. Il semble que deux ou trois séries de propositions n'ont pas été incluses à la partie I, et j'en ignore la raison. Divers membres du personnel du ministère des Transports sous la direction de M. Mahoney ont préparé la partie I, mais je comprends mal comment ils ont pu oublier d'y inclure plusieurs de leurs propres propositions.

Quant à la partie II, nous avons été pas mal gênés de l'absence de M. Brisset qui a été malade et de celle de notre président, M. Stone, qui doit arriver ce matin. Nous avons cependant pu nous rencontrer à deux reprises. M. Brisset et moi-même avons revu en entier la partie I et lorsque M. Stone est revenu, nous avons étudié pendant trois jours les commentaires accompagnant les sections de la partie I que nous avons estampillées pour référence. Nous avons ajouté certains points

[Text]

Messrs. Barry and Langlois. I think the two principal points to which we directed our attention—or I should say three, since senators were interested in all of them—were, first, that I put in plain language the proposals with respect to the so-called central registry, since it was obvious there would no longer be a central registry for ship sale, mortgage and such like purposes, but only for purposes of record and archives. It was obvious that several sections of that part of the act would have to have some change, such as whether the registrar was to be called some other name, and as to what deputy registrars, and so on, might be appointed. In general, I think we covered the ground insofar as the maintenance of ship registries in the principal ports would be maintained and the Coast Guard's expectation of creating a record. All ships, whether small craft or otherwise, would, of course, remain unimpaired.

That being their intention, the methods by which they propose to do so, of course, are unknown to me. It was said before this committee that it was going to be done by the mail system. I hope the mail system works a little better than it does for me, because 1,200,000 returns amount to quite a number of pieces of paper.

In any event, that was the main thing we dealt with in principle, since the department had decided they would not insist on a central registry for the sale, recording and mortgage of ships. That would proceed in the normal fashion with, no doubt, a lesser number of registries than heretofore.

We put in ad hoc that it should not be less than 15—but, of course, that is not really our business. There was a suggestion that if you consider Canada as a whole you must have at least 15 in order to have any kind of a registry system to which people may repair in order to complete their dealings with ships and their mortgages.

The other two points which were debated, I think, by Messrs. Barry and Langlois, and indeed by ourselves, was section BI-20 which contains a number of parts of the Federal Court Act, some of which conflict with parts of Bill C-41.

Our own committee is unanimous that those Federal Court sections should be rejected and there should be no other sections in BI-20 save only sections properly dealing with the detention, seizure and sale of ships, because in many instances the present act omits to provide for surplus funds which should go back to the party from whom the ship was seized. It does not provide for the fact that we have a good many acts of Parliament—the National Harbours Board, Toronto Harbour, Hamilton Harbour, and numerous other harbours, the St. Lawrence Seaway, Customs, Pilotage Authority, which all have a variety of powers of arrest and seizure. It was suggested therefore that section BI-20 be devoted to those worthy causes, with the addition of what is known as the sister ship clause, which was omitted, over our objections, from the Federal Court Act. We have done without it for over six years. It only arises out of the arrest convention of some years ago. It is incorporated in the English act, but it has never been adopted

[Traduction]

qui ont été soulevés devant ce comité par MM. Barry et Langlois. Je crois que les deux principaux points sur lesquels nous nous sommes penchés, ou devrais-je peut-être dire trois puisque les sénateurs s'intéressent à tous les trois, sont premièrement les propositions concernant le bureau d'enregistrement central, étant donné qu'il était évident que le bureau ne serait plus utilisé pour enregistrer les ventes, les hypothèques, etc. se rapportant aux navires, mais simplement pour conserver des archives. Plusieurs sections de cette partie nécessitaient évidemment des modifications concernant notamment la question de l'appellation du conservateur et de la nomination des sous-conservateurs. En général, je crois que nous avons bien couvert la question de la garde des registres des navires dans les ports principaux et le désir de la garde côtière d'établir des registres. Tous les navires, quelle que soit leur taille, demeureraient évidemment intacts.

Ceci étant l'intention qu'ils affichent, j'ignore cependant les méthodes qu'ils se proposent d'employer. Leurs représentants ont affirmé devant ce comité qu'on songeait à utiliser le système postal. J'espère que le système postal sera un peu plus efficace dans ce cas, parce que 1,200,000 demandes d'enregistrement constituent un nombre imposant de documents.

Quel que soit le cas, c'est le point principal sur lequel nous nous sommes penchés puisque le ministère a décidé qu'il n'insisterait pas sur la nécessité de créer un bureau d'enregistrement central pour la vente et l'enregistrement des navires ainsi que l'inscription des hypothèques. Ceci reviendrait à adopter l'ancienne méthode et signifierait sans doute un nombre beaucoup moins élevé de demandes d'enregistrement.

Nous avons proposé, à titre spécial, que le nombre de bureaux d'enregistrement soit d'au moins 15, mais ceci n'est évidemment pas de notre ressort. Compte tenu de l'étendue du Canada, il faut ouvrir au moins 15 bureaux afin de mettre sur pied un système d'enregistrement adéquat permettant aux personnes qui le désirent d'obtenir des renseignements sur les navires, notamment sur les hypothèques s'y rapportant.

Les deux autres points qui ont été discutés, je crois, par MM. Barry et Langlois ainsi que nous-même ont trait à l'article BI-20 qui contient certaines dispositions concernant la Loi sur la cour fédérale qui sont incompatibles avec quelques dispositions du projet de loi C-41.

Les membres de notre comité ont recommandé unanimement le rejet des dispositions sur la cour fédérale et ils sont convaincus que la partie BI-20 ne devrait contenir que des dispositions portant sur la rétention, la mise sous sequestre et la vente des navires parce que la loi actuelle néglige dans de nombreux cas d'énumérer les modalités de remboursement des crédits en excédent revenant de droit à la partie dont le navire a été saisi. La loi ne tient pas compte du fait qu'il existe d'autres lois comme la Loi sur le conseil des ports nationaux, la Loi sur le port de Toronto, la Loi sur le port de Hamilton et sur divers autres ports, la Loi sur la voie maritime du St-Laurent, la Loi sur les douanes et la Loi sur l'administration du pilotage qui confèrent à divers organismes des droits étendus en ce qui touche la saisie et la mise sous sequestre. On a donc proposé que l'article BI-20 soit consacré à ces causes louables ainsi qu'à ce qu'on appelle la disposition sur les navires jumeaux qui a été omise, malgré nos conseils, de la Loi sur la

[Text]

by Canada. Nonetheless, we have been guided by it in a number of instances.

So the suggestion is, and was, so far as this committee is concerned—which is sometimes called the permanent committee of the Bar Association on maritime law matters, particularly legislation—that BI-20 should contain no more than that.

There were comments from a number of senators on what we might call criminal aspects, reasonable and probable cause, searches and seizures, what appeared to be open warrants—which I take to have been illegal since 1767—and like matters. So where necessary we have made a note or an insert indicating that in our view some of the so-called officers mentioned in this bill have been given powers that are beyond normal usage and in some cases could not be done without a specific warrant.

We have done our best to indicate with reasonable clarity what are our exact proposals, in line with what is contained in Part I.

Unless senators have any questions at this time, that summarizes briefly what we have done.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, I would like to ask one or two questions, and not by way of criticism because I think this committee has done a remarkably helpful job. In Part I I notice that there are quite a large number of paragraphs, clauses, call them what you will, against which there has been stamped «Not Recommended.»

Mr. Gerity: That is true.

Senator Smith (Colchester): I am wondering whether in each case the whole of the clause, or the principle included in it, which is opposite the stamp, has been rejected, or whether it merely indicates that in many cases, while the committee was not prepared to accept the whole of the clause or principle, they have indeed looked at many of the suggestions.

Mr. Gerity: I might suggest, senator, that certainly it was not our intention to cut out the whole of the clause if only part was to be amended. I think that is simply something that comes from looking at the matter. As you can see, for example, on page 18, we have put an additional stamp because we wanted to write a comment in Part II on item 20, which was “Not Recommended.” The point was that the word “forfeiture” was thought not to be apt for the purpose, and, later on, in Part II, we dealt with forfeiture, sale and detention so as to clarify any blurred lines between them.

Senator Smith (Colchester): Thank you. May I ask one further question? BI-16 says:

... has reasonable grounds for suspecting that a provision thereof has not been or is not being complied with ...

I notice that the committee has inserted the words “and probable,” but left out the word “suspecting”. I would have

[Traduction]

cour fédérale. Nous nous en sommes passés depuis 6 ans. La question se pose à la suite de l'adoption il y a quelques années de l'accord régissant la saisie des navires. Cette disposition se retrouve dans la loi britannique, mais n'a jamais été adoptée au Canada. Néanmoins, nous nous en sommes inspirés à plusieurs reprises.

Nous suggérons donc, dans la mesure où ce comité est concerné (celui que nous appelons communément le comité permanent de l'Association du barreau sur les questions de droit maritime) que l'article BI-20 ne devrait pas en dire plus que cela.

Un certain nombre de sénateurs ont fait des commentaires sur ce qu'on pourrait appeler les aspects criminels, causes raisonnables et probables, enquêtes et saisies arrêt—que je crois illégale depuis 1767—et autres questions du même ordre. C'est la raison pour laquelle nous avons au besoin mis une note indiquant qu'à notre point de vue certains soi-disant officiers mentionnés dans ce bill ont reçu des pouvoirs qui vont au-delà des règles habituelles et que dans certains cas ils ne pourraient exercer sans un mandat de saisie arrêt bien précis.

Nous avons essayé de définir nos propositions avec le plus de clarté possible dans la ligne de la partie I.

A moins que les sénateurs n'aient des questions à poser maintenant, voilà qui résume en bref ce que nous avons fait.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, j'aimerais poser une ou deux questions, sans vouloir critiquer car je sais que le comité a fait un excellent travail. Dans la Partie I, je remarque qu'il y a un grand nombre de paragraphes, d'articles comme vous voudrez bien les appeler en face desquels est portée la mention «Non recommandé».

M. Gerity: C'est exact.

Le sénateur Smith (Colchester): Je me demande si dans chaque cas où est portée cette mention, l'article tout entier ou son principe a été rejeté ou si cela indique simplement que dans de nombreux cas, même si le comité n'était pas prêt à accepter l'article tout entier ou son principe, il a étudié les nombreuses suggestions faites.

M. Gerity: Monsieur le sénateur, nous n'avions certainement pas l'intention de rejeter l'article entier s'il n'était nécessaire que d'en modifier une partie. Ceci se dégage d'ailleurs si nous examinons la question. Comme vous pouvez le voir à la page 18 nous avons par exemple ajouté une estampille supplémentaire parce que nous voulions inclure un commentaire à la partie II sur le numéro 20 qui a été «rejeté». Nous étions d'avis que le mot «confiscation» ne convient pas aux fins visées et nous avons ensuite défini dans la partie II les mots confiscation, vente et rétention pour qu'il n'y ait pas de confusion possible.

Le sénateur Smith (Colchester): Je vous remercie. Puis-je poser une dernière question? L'article BI-16 stipule:

... a des motifs raisonnables de soupçonner qu'une disposition de celui-ci n'a pas été ou n'est pas observée ...

Je remarque que le comité a inséré les mots «et probables», mais a omis le mot «soupçonner». J'espérais que le comité

[Text]

hoped that they might have felt that the word "suspecting" was too loose or a more general word and that the word "belief" might have been appropriate.

Mr. Gerity: I think the words we used really arose out of the discussion on several sections of this act at the last hearing, that some of the sections lacked the word "probable," which is normally coupled in criminal matters with the word "reasonable." That is the only reason why we used the general words that are commonly used in such cases—"reasonable and probable cause." In this case, of course, the word "suspect" is the only time that it appears in the bill. We have put the same insertion in several other sections because a number of senators, perhaps including yourself, pointed out that the word "reasonable" was not sufficient.

Senator Smith (Colchester): Yes. I was not objecting in any way to the addition of the word "probable," but I was wondering whether the committee had considered whether the words "reasonable and probable grounds for suspecting" were more appropriate than the words "reasonable and probable grounds for believing."

Mr. Gerity: Well, I can only say that we inserted these words in several places. The word "suspecting", I think, only occurs in this one section. Most of the others deal with reasonable cause. This is the only one of its kind. What we were really interested in at that place is this business of entering into areas, places or premises, there being no mention of a warrant, or any such proper document; but I must confess we did not really pay too much attention to the word "suspecting" as a separate word, because there are two other sections at least that contain wording which does not contain "suspecting".

Senator Smith (Colchester): Thank you. I suppose I would still continue to suspect, myself, that "believing" is a better word than "suspecting".

Mr. Gerity: I do not disagree, personally, senator, at all. I am only indicating that we tried to keep some uniformity of wording, and I think you will have heard me say at the outset of our attendance at this committee that we did not elect ourselves to the office of draftsman.

The Chairman: Any further questions?

Thank you. Is that all you want to say, Mr. Gerity?

Mr. Gerity: I think so. That is just the generalities.

The Chairman: We will now hear Mr. Peter C. King.

Mr. Peter C. King is president of the Ottawa Rowing Club. He asked for an appearance, and here he is.

Mr. Peter C. King, President, Ottawa Rowing Club: Mr. Chairman, on behalf of the Ottawa Rowing Club, the Ontario Rowing Association, and in support of the Canadian Amateur Rowing Association, I appreciate the opportunity of appearing

[Traduction]

décide que le terme «suspçonner» était trop large et trop général et que le mot «croire» serait plus approprié.

M. Gerity: Je pense que nous avons choisi ces mots que nous avons utilisés lors de notre dernière réunion qui a porté sur l'étude de plusieurs articles au cours de laquelle on a fait remarquer que ces articles ne faisaient pas mention du mot «probables» qui accompagne normalement le mot «raisonnables» dans les questions criminelles. C'est la seule raison pour laquelle nous avons décidé d'utiliser les termes qui sont habituellement choisis dans ces cas, soit «des motifs raisonnables et probables». Évidemment, le mot «suspçonner» n'apparaît nulle part ailleurs dans le projet de loi. Nous avons inclus ce terme dans d'autres articles parce qu'un bon nombre de sénateurs, dont vous-même peut-être, ont souligné que le mot «raisonnables» n'était pas suffisant.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui. Je ne m'opposais pas du tout à l'insertion du mot «probables», mais je me demandais si le comité s'était demandé si les mots «motifs raisonnables et probables de suspçonner» convenaient mieux que les mots «motifs raisonnables et probables de croire».

M. Gerity: Qu'il me suffise de dire que nous avons inséré ces mots à plusieurs endroits. Le mot «suspçonner» n'apparaît que dans cet article, si je ne m'abuse. La plupart des autres font allusion à des motifs raisonnables. C'est le seul article de ce genre. Ce qui nous préoccupait vraiment était la question de pénétrer dans une zone, lieu ou local sans mandat ou autre document de ce genre. Je dois admettre que nous n'avons pas attaché trop d'importance à la signification du mot «suspçonner» parce qu'il y a au moins deux autres articles qui n'en font pas mention.

Le sénateur Smith (Colchester): Je vous remercie. Quant à moi, je continue à penser que le mot «croire» est plus juste que «suspçonner».

M. Gerity: Personnellement, je ne suis pas de votre avis, sénateur. Nous avons essayé d'assurer une certaine uniformité des textes et je crois que vous vous souviendrez que j'ai déjà dit devant ce comité que nous ne nous posions pas en spécialistes de la rédaction juridique.

Le président: Avez-vous d'autres questions?

Je vous remercie. Avez-vous d'autres commentaires à ajouter, monsieur Gerity?

M. Gerity: Je ne crois pas. Je n'ai fait que vous résumer le contenu du document.

Le président: Nous recevrons maintenant monsieur Peter C. King.

M. Peter C. King est président du *Ottawa Rowing Club*. Il a demandé de comparaître devant le comité et nous avons accepté de le recevoir.

M. Peter C. King, Président, Ottawa Rowing Club: Monsieur le président, au nom du *Ottawa Rowing Club*, de la *Ontario Rowing Association* et de la *Canadian Amateur Rowing Association*, je tiens à vous remercier de l'occasion qui

[Text]

before this committee, and of bringing before it our views on the provisions of Bill C-41 as we feel they may affect the sport of rowing.

The interpretation to Bill C-41 states Canadian law relating to ships, their use and the responsibilities of their owners must be consolidated, modified and expanded in order, *inter alia*, to express the extent to which such law must under current conditions apply to ships and to persons on board ships within Canadian waters. A statement which we take to mean that ships to which laws do not currently apply can or will be brought under jurisdiction in the future. When applied to ships propelled by oars the definition represents a change from existing laws such as the Canada Shipping Act. However it appears that it is not the intent of the drafters of the bill to widen beyond reason the scope to which maritime laws may apply, since Bill C-41 specifically excludes ships propelled by oars from both registration and identification. Since, however, under Bill C-41 ships exclusively propelled by oars are not excluded, it remains to determine to what provision of the bill boats propelled by oars will be liable.

On reading through the proposed bill, and after making allowances for the exemptions specified therein, it is clear that ships of the class of "rowing shells", will be subject to regulations made by the Governor in Council for, *inter alia*, carrying out the purposes and provisions of this code.

In the absence of other stated purposes it appears to us that the purposes are defined in the interpretation, and currently the interpretation appears somewhat imprecise as to its purposes, and capable of considerable freedom in deciding the scope within which the act could at some future date be applied by regulation.

Failure to comply with the provisions of the Bill invites action by a host of enforcement officers, all of whom need only reasonable grounds for suspecting contravention, upon which they can, for instance, seize boats or stop operations.

Rowing has existed as an amateur sport, mainly in England, since about 1750, although professional rowing has been known since the early 14th century.

Rowing clubs are amateur sports organizations dedicated to the sport of rowing, and Canada's oldest continuing club is the Ottawa Rowing Club established on June 6, 1867, with Sir John A. MacDonald as its first president. The now defunct Lachine Rowing Club was established in 1863 and is thought to have been North America's oldest continuing club before its demise.

Canadian rowing has been characterised by slow but steady growth, and excellence. Canadian oarsmen and women have consistently won medals at Olympic Games and world championships, and currently Canada ranks fourth behind Eastern European countries in the world in the sport. Such a performance is not to be lightly disregarded, nor should the sports

[Traduction]

m'est donnée de venir comparaître devant vous et de vous exposer notre position concernant les dispositions du projet de loi C-41 et de ses conséquences possibles sur le sport de l'aviron.

L'interprétation du bill C-41 stipule qu'il est nécessaire de codifier, modifier et étendre les dispositions du droit canadien concernant les navires, leur utilisation et les obligations de leur propriétaire afin, entre autres, de préciser dans quelles mesures des dispositions doivent, dans les conditions actuelles, s'appliquer aux navires et aux personnes se trouvant à leur bord, à l'intérieur des eaux canadiennes. Une déclaration signifiant que les navires auxquels les dispositions de la loi canadienne ne s'appliquent pas ordinairement peuvent être ou seront assujettis à ces dernières à l'avenir. Lorsqu'on les applique aux navires mus au moyen de rames la définition représente un changement par rapport aux lois actuelles comme la loi sur la marine marchande du Canada. Il semble toutefois que ce ne soit pas l'intention des rédacteurs du bill d'étendre sans raison la portée des dispositions des lois maritimes, puisque le bill C-41 exclut précisément les navires mus au moyen de rames tant de l'immatriculation que de l'identification. Comme, toutefois, en vertu des dispositions du bill C-41 les navires mus uniquement au moyen de rames ne sont pas exclus, il reste à déterminer à quelle dispositions du bill les navires mues par rames seront assujettis.

Après la lecture du bill proposé en entier et compte tenu des exemptions précisées dans ce dernier, il est évident que les navires de la catégorie des «canots de course» seront assujettis aux règlements établis par le Gouverneur en conseil afin, entre autres, de respecter les objectifs et les dispositions du présent code.

En l'absence d'autres objectifs précis il nous semble que les objectifs sont définis dans l'interprétation et que l'interprétation semble généralement quelque peu imprécise quant à ses objectifs, et permet une liberté considérable quand il s'agit de déterminer dans quelle mesure la loi pourrait, à un certain moment être appliquée en vertu d'un règlement.

Tout manquement aux dispositions du bill autorise à agir une foule d'agents, lesquels doivent avoir des motifs raisonnables de soupçonner une contravention et, par exemple, de mettre le navire sous séquestre ou d'en arrêter l'utilisation.

Depuis 1750, surtout en Angleterre, l'aviron est un sport d'amateur bien que des professionnels s'y adonnent depuis le début du 14^e siècle.

Les clubs d'aviron sont des organisations de sport amateur qui se consacrent au sport de l'aviron; au Canada, le club le plus ancien est le Ottawa Rowing Club fondé le 6 juin 1867 et dont le président était Sir John A. MacDonald. Le club d'aviron de Lachine qui n'existe plus avait été fondé en 1863; on dit qu'il s'agissait de plus ancien club du l'Amérique du Nord avant sa dissolution.

L'aviron au Canada a été caractérisé par une croissance lente mais constante et par son excellence. Les rameurs et rameuses canadiennes ont toujours gagné des médailles tout aux Jeux olympiques qu'aux Championnats mondiaux et, à l'heure actuelle, le Canada occupe le quatrième rang derrière les pays d'Europe de l'Est, dans ce sport. Il ne faut absolument

[Text]

future be inadvertently undermined by the application of laws which should, but do not, recognize unusual circumstances.

It is clearly possible under the proposals of Bill C-41 that regulations applying to ships propelled by oars can be introduced. It is conceivable that in the minds of some future government regulations for rowboats might be necessary, if for no other reason than water safety. Without debating the merits of such a possible course of government action, and recognizing that provisions for relief have been included, it is still clear that any such proposal would entail effort and expense by the Amateur Rowing Association to protect its interests. These interests are those pertaining to the use of shells, training of oarsmen and women and the conduct of racing.

In view of the current state of development of rowing as a sport, its existing regulation by national and international sports governing bodies, such possible effort and expense would be a duplication, and could better be used in furthering the sport. In view of the stated exemptions of ships propelled by oars contained in the Bill, the exemptions existing in other acts, it is our contention that inclusion of rowing shells under the provisions of the Maritime Code is neither necessary nor intended, and thus should be excluded by definition.

The Chairman: Thank you very much, sir.

Any questions?

Senator Riley: Have you any wording to suggest for the exemption?

Mr. King: I believe that in the Canada Shipping Act it states, "except by ships propelled exclusively by oars", and I believe in one of the sections of this act that there is also such an exclusion. We feel it should be moved into the definitions.

Senator Riley: Well, you know full well that it is not the intention—or was not the intention—of the draftsmen to include rowing shells within the jurisdiction of the Department of Transport.

Mr. King: We realize that, sir. It is probably more a question of the wording, or the drafting, rather than the intent.

Senator Graham: Mr. Chairman, through you could we ask our legal counsel if the request by the Ottawa Rowing Club presents to us any difficulties, in his view?

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law clerk and Parliamentary Counsel: Mr. Chairman, I wonder, first of all, if the representative of the Ottawa Rowing Club could give me, or refer to, the specific clauses involved. You said, Mr. King, that in one section of the act they are specifically excluded, but they are not excluded in the definition?

[Traduction]

pas prendre cette performance à la légère et ruiner par inadvertance l'avenir de ce sport en appliquant des dispositions qui devraient, mais ne le font pas, reconnaître des circonstances inusitées.

Il est nettement possible en vertu des dispositions du bill C-41 que le règlement s'appliquant aux navires mus par des rames puisse être adopté. Il est concevable que dans l'esprit de quelque futur gouvernement, il soit nécessaire de réglementer les bateaux à rames, ne serait-ce que pour assurer la sécurité sur l'eau. Sans mettre en doute les mérites d'une mesure semblable prise par un gouvernement et compte tenu du fait que des dispositions d'exemption ont été incluses, il est néanmoins évident que toute proposition semblable entraînerait un effort et des dépenses pour les associations d'amateurs qui veulent protéger leurs intérêts. Ces intérêts sont ceux qui se rapportent à l'utilisation des canots de course, à la formation des rameurs et des rameuses et à l'organisation de compétitions.

En raison de l'évolution actuelle de l'aviron en tant que sport, sa réglementation actuelle par des organismes régissant les sports nationaux et internationaux, cet effort et cette dépense possibles ne seraient qu'une répétition et pourraient être mieux utilisés pour améliorer le sport. Étant donné les exemptions spécifiques en ce qui concerne les navires mus par rames, contenues dans le bill, les exemptions existantes dans d'autres lois, nous croyons que l'application des dispositions du code maritime aux canots de course n'est ni nécessaire ni voulue et que ces derniers devraient être exclus par définition.

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Des questions?

Le sénateur Riley: Avez-vous un libellé à suggérer pour cette exemption?

M. King: Je crois que la Loi sur la Marine marchande du Canada stipule «sauf par les navires mus uniquement par rames» et je crois que dans l'un des articles de cette même loi la même exclusion existe. Nous croyons qu'il faudrait le mentionner dans les définitions.

Le sénateur Riley: Eh bien, vous savez très bien que ce n'est pas l'intention—ou que ce n'était pas l'intention—des rédacteurs d'inclure les canots de course dans les compétences du ministère des Transports.

M. King: Nous nous en rendons compte, monsieur. Il s'agit probablement beaucoup plus d'une question de libellé ou de rédaction que d'une question d'intention.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, par votre intermédiaire pourrions-nous demander à notre conseiller juridique si selon lui la demande du Ottawa Rowing Club présente des difficultés?

M. R. L. du Plessis, C.R., légiste et conseiller parlementaire: Monsieur le président, je me demande en premier lieu si le représentant du Ottawa Rowing Club pourrait citer les articles en cause. Vous avez déclaré, monsieur King, que dans un article de la loi ils sont précisément exclus mais qu'ils ne le sont pas dans la définition?

[Text]

Mr. King: Right. It is the provision relating to registration. I think it is BII-15, is it? Foolishly I have not brought my copy of the bill with me.

Yes. Section BII-17, subsection (a):

BII-17. Notwithstanding sections BII-15 and BII-16, the following ships are exempt from registration in accordance with this Code:

(a) ships propelled solely by oars or paddles;

Mr. du Plessis: Is it your view that this section needs to be further fortified?

Mr. King: No. It is our view that it perhaps should move right into the front under the definitions in clause 3.

Mr. du Plessis: Which definition, in particular, are you thinking of?

Mr. King: The word "ship".

"ship" includes any description of vessel, boat or craft used or capable of being used solely or partly for marine navigation without regard to method or lack of propulsion;

Mr. du Plessis: I think that if you have an exclusion in the substantive portion of the act—in one of the actual clauses of the act—it is quite clear, and you do not need anything further.

Mr. King: Our reading of the act, sir, is that in fact, although we are specifically excluded from some portions, such as registration and identification, we are not excluded from the potential regulations which may subsequently be prepared, and that is the portion we would wish to be excluded from as well.

Mr. du Plessis: I see. I think that the point is well taken. Perhaps it is one we have to give some further thought to, and perhaps even get some views from the representatives of the Department of Transport because certainly BII-17, as the witness has said, clearly exempts ships propelled solely by oars or paddles, but exempts them from registration only. The point you are making is that they would not be exempt from possible regulations.

Mr. King: We do not know what those regulations might encompass.

Mr. du Plessis: And there is no similar exemption in the registration clauses.

Mr. King: In the regulation clauses; correct.

Mr. Gerity: Mr. Chairman, the Canada Shipping Act formerly provided powers for the Governor in Council to regulate regattas and like matters, which was done by regulation by Order in Council. That is the only time they have dealt with craft propelled by oars.

Mr. King: Currently they are excluded in the definitions.

[Traduction]

M. King: Exact. Il s'agit de la disposition se rapportant à l'immatriculation. Je crois qu'il s'agit de l'article BII-15? J'ai oublié par mégarde mon exemplaire du bill.

Oui. Le paragraphe a) de l'article BII-17:

BII-17. Nonobstant les articles BII-15 et BII-16, les navires suivants sont exemptés de l'immatriculation conformément au présent Code:

a) les navires mus uniquement au moyen de rames ou de pagaies,

M. du Plessis: Croyez-vous que cet article devrait être renforcé?

M. King: Non. Nous croyons qu'on pourrait l'intégrer aux définitions de l'article 3.

M. du Plessis: A quelle définition pensez-vous au juste?

M. King: Celle du mot «navire».

«navire» comprend tout bâtiment, bateau ou embarcation destiné, exclusivement ou partiellement, à la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion;

M. du Plessis: Si l'on trouve une exemption dans le corps du projet de loi, c'est-à-dire dans l'une des dispositions actuelles cela est bien clair, me semble-t-il, et nous n'avons besoin de rien d'autre.

M. King: D'après notre interprétation du projet de loi, monsieur, bien que nous soyons de fait explicitement exemptés de l'application de certaines dispositions, celles concernant par exemple, l'immatriculation et l'identification, nous ne le sommes pas des règlements éventuels qui pourraient être édictés à une date ultérieure; or, précisément nous voudrions également être exemptés de ces derniers.

M. du Plessis: Je comprend; votre point est clair. Nous devrions peut-être y réfléchir davantage et même tâcher de savoir ce qu'en pensent les représentants du ministère des Transports, car l'article BII-17, comme le témoin l'a déclaré, exempte nettement les navires qui ne sont mus qu'au moyen de rames ou de pagaies, mais ne les exempte en fait que de l'immatriculation. Ce que vous faites remarquer c'est que ces navires ne seraient pas exemptés d'une réglementation éventuelle.

M. King: Et nous ne savons pas quel pourrait être son contenu.

M. du Plessis: Et il n'existe aucune exemption semblable dans les articles visant l'immatriculation.

M. King: Dans les articles autorisant les règlements, c'est exact.

M. Gerity: Monsieur le président, la Loi sur la marine marchande du Canada donnait antérieurement au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer les régates et autres activités du genre et il le faisait par le truchement de décrets du conseil. Ce n'est que dans ces cas-là qu'il a été question d'embarcations mues par rames.

M. King: A l'heure actuelle, ces embarcations ne figurent pas dans les définitions.

[Text]

The Chairman: Any further questions?

Is there anything further you would like to say?

Mr. King: No. Thank you very much, Mr. Chairman.

Senator Forsey: In the regulations section, Mr. Chairman, I notice they have ended up with:

(f) generally for carrying out the purposes and provisions of this Code.

This is perhaps one of the things that disquiet this witness and these organizations.

The Chairman: Are there any further questions?

Mr. King: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: We have another witness coming at 11 o'clock, so we will proceed now with the discussion we started yesterday afternoon. It was with regard to the suggestions of the C.B.A. committee, Part II. Senator Smith (Colchester) suggested yesterday that we start on the C.B.A.'s suggested amendments which are contained in Part I and Part II. Is that correct, Senator Smith?

Senator Smith (Colchester): Part II, particularly. One finds the proposed amendments on the right-hand page in each case.

The Chairman: That would be page 2. Is it agreeable to the committee that we proceed item by item and approve or disapprove them? Then they can be put into the report? Is that the method of operation?

Senator Riley: Not until you have heard all the evidence.

The Chairman: In other words, you want Mr. Gerity to come back?

Senator Riley: No. You have another witness coming in with respect to the Yachting Association, have you not?

The Chairman: At 11 o'clock.

Senator Riley: Before we start considering these amendments or suggestions item by item, we must hear all the evidence.

Senator Smith (Colchester): Surely, if any evidence is presented to us by the next witness or any other witness that would affect some tentative decision to be made,—and that is all it is, a tentative decision,—we can come back and consider it in the light of anything new we have heard. I see no reason to just sit here and let the time pass.

Senator Graham: Mr. Chairman, you have 22 minutes between now and 11 o'clock. You are obviously not going to get through the entire package in Part II. We have all read the proposed amendments, and I am wondering whether or not we could not ask individual members of the committee if they could not refer to any specific amendment with which they disagree.

The Chairman: I am in the hands of the committee. It is whatever they want.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Aimeriez-vous ajouter autre chose?

M. King: Non. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le sénateur Forsey: Dans l'article traitant des règlements, monsieur le président, je constate que le dernier sous-alinéa est le suivant:

f) destinés en général, à réaliser les objets du présent code et l'application de ses dispositions.

C'est peut-être là une des choses qui inquiète le témoin ainsi que ces organismes.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

M. King: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Nous devons entendre un autre témoin à 11 heures; nous poursuivrons donc la discussion commencée hier après-midi au sujet des propositions du comité de l'A.B.C., Partie II. Le sénateur Smith (Colchester) a proposé hier que nous étudions d'abord les modifications proposées par l'A.B.C. dans les Parties I et II. Est-ce exact, sénateur Smith?

Le sénateur Smith (Colchester): Surtout dans la Partie II. Les modifications proposées se trouvent chaque fois sur la page de droite.

Le président: C'est-à-dire sur la page 2. Le Comité accepte-t-il que nous étudions les propositions une à une, en vue de les approuver ou de les rejeter? Elles pourraient alors figurer au compte rendu? Procéderons-nous de cette façon?

Le sénateur Riley: Pas avant d'avoir entendu tous les témoins.

Le président: Vous désirez en d'autres mots que M. Gerity revienne?

Le sénateur Riley: Non, mais il y a un autre témoin qui doit se présenter au sujet de l'Association de yachting, n'est-ce pas?

Le président: Oui, à 11 heures.

Le sénateur Riley: Avant d'amorcer l'étude de ces modifications ou propositions, une à une, nous devons entendre tous les témoins.

Le sénateur Smith (Colchester): Il va de soi que si le témoignage suivant, ou tout témoignage subséquent avait une influence sur une décision provisoire que nous aurions à prendre, car il s'agit bien de cela, nous pourrions y revenir et l'étudier à la lumière de tout élément nouveau qui nous aurait été apporté. Je ne vois pas pourquoi nous devrions rester assis ici à attendre que l'heure passe.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, il est 11 heures moins 22 minutes. Il est évident que nous n'arriverons pas à étudier toutes les propositions faites au sujet de la Partie II. Nous les avons toutes lues, et je me demande si nous ne pourrions pas demander aux membres du Comité de signaler les modifications particulières sur lesquelles ils ne sont pas d'accord.

Le président: Je suis à la disposition du comité; c'est comme vous voulez.

[Text]

Senator Denis: If I understand correctly, the department has approved of 18. Let us dispose of those first.

Senator Smith (Colchester): That is what I am saying.

The Chairman: We will then proceed with Part II of the C.B.A.'s report on Bill C-41, starting at page 2. These are the proposed amendments.

As far as I can see, they have added the words which are underlined. Do you have any discussion on that?

Senator Smith (Colchester): I do not know how you wish to proceed, but to bring this particular item to a head, I would move that we give it our tentative approval.

Senator Riley: Number 2 is approved.

Senator Smith (Colchester): Tentatively.

The Chairman: Exactly. Item 1.

Senator Smith (Colchester): It is item 1.

Senator Denis: Item 1 is approved.

Senator Bourget: I wonder, Mr. Chairman, if the witnesses have something to say about them? This will clear the way and leave only Mr. Mahoney to come back.

The Chairman: There is a lot of room up here. I think the two witnesses who are here from Quebec and Montreal should come forward and sit at the front.

Senator Denis: This way it will be approved four ways—or five ways.

The Chairman: Now that we have everybody here on the dais we will proceed with Bill C-41, Part II, suggested by the CBA committee, which on page 1 deals in item 1 with the objectives of the act. Are there any objections?

Mr. Raynold Langlois, counsel for the St. Lawrence Shipowner's Association Inc., the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England: The French translation of the words "navigation" and "shipping" has caused problems even in the constitution.

Senator Bourget: Do you all agree with item 1?

Mr. Gerald Barry, Counsel, Dominion Marine Association: Yes.

The Chairman: Item 2, "arrest."

Senator Smith (Colchester): That is one that Justice does not agree with.

The Chairman: We will leave "arrest." Item 3, "clearance."

Mr. Langlois: I made the proposal to amend the clause, and I agree with the suggestion of the CBA, in view of item 5 on this part, which is where they have proposed a new definition of the word "owner." I agree with the recommendation of the CBA in view of item 5.

The Chairman: So we agree with item 3.

[Traduction]

Le sénateur Denis: Si je comprends bien, le ministère en a approuvé 18. Débarrassons-nous en d'abord.

Le sénateur Smith (Colchester): C'est ce que je suis en train de dire.

Le président: Nous nous occuperons ensuite de la partie II du rapport de l'Association du barreau canadien sur le Bill C-41, en commençant à la page 2. Il s'agit là des amendements projetés.

Pour autant que je puisse voir, ils ont ajouté les mots qui sont soulignés. Avez-vous des remarques à formuler à ce sujet?

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne sais pas de quelle façon vous désirez procéder mais, pour faire aboutir ce numéro donné, je propose que nous l'approuvions provisoirement.

Le sénateur Riley: Le numéro 2 est approuvé.

Le sénateur Smith (Colchester): Provisoirement.

Le président: Exactement. Numéro 1.

Le sénateur Smith (Colchester): Il s'agit du numéro 1.

Le sénateur Denis: Le numéro 1 est approuvé.

Le sénateur Bourget: Je me demande, Monsieur le Président, si les témoins ont quelque chose à déclarer? Cela rendra la voie libre et seul M. Mahoney devra revenir.

Le président: Il y a beaucoup de place libre ici. Je pense que les deux témoins qui viennent de Québec et de Montréal devraient s'approcher et s'asseoir à l'avant.

Le sénateur Denis: De cette façon il sera approuvé de 4 ou 5 manières.

Le président: A présent que tout le monde se trouve ici sur l'estrade, nous allons examiner la partie II du Bill C-41, proposée par le Comité de l'Association du barreau canadien qui, à la page 1 traite du numéro 1 des objectifs de la Loi. Y a-t-il des objections?

M. Raynold Langlois, avocat de la St. Lawrence Shipowner's Association Inc., de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, et autres associations de protection et d'indemnisation du groupe de Londres, Angleterre: La traduction française des mots «navigation» et «shipping» a causé des problèmes, même dans la constitution.

Le sénateur Bourget: Êtes-vous d'accord avec le numéro 1?

M. Gerald Barry, avocat, Dominion Marine Association: Oui.

Le président: Numéro 2 «saisie».

Le sénateur Smith (Colchester): Il s'agit là d'un terme que le juge n'approuve pas.

Le président: Nous allons laisser «saisie». Numéro 3 «congé».

M. Langlois: Je propose d'amender l'article et je suis d'accord avec la proposition de l'Association du barreau canadien en ce qui concerne le numéro 5 de cette partie, dans laquelle elle a proposé une nouvelle définition du mot «propriétaire». J'approuve la recommandation de l'Association du barreau canadien en ce qui concerne le numéro 5.

Le président: De sorte que nous approuvons le numéro 3.

[Text]

Senator Denis: What about your colleague?

Mr. Barry: I would agree.

Mr. Langlois: You realize that there is no amendment proposed under item 3; it is merely a comment.

The Chairman: Now item 4, "on passage."

Mr. Barry: I notice in Part II there is a reference to discussion in Part I. I must confess I cannot find the discussion in Part II. Perhaps Mr. Gerity could help us out on this one. I see a reference on page 4 of Part I and on page 2 of Part II. To put this in perspective, I should say that our objection was that "on passage" is limited to passing through Canadian waters from one port outside Canada, in effect, to another port outside Canada, and that passage through Canadian territorial waters to a Canadian port was not to be considered as on passage, which does not seem to be in accord with the current state of international law.

Mr. Gerity: I think I can say that the reason for that very short disposition of the matter was merely because the wording in the bill changed from "foreign ship" to "foreign registered ship," which is used throughout the bill. We did not decide at all to get into the international law aspect of the matter, because although "on passage" is a simple term which merely means the ship is moving from one place to another, in international usage up until the present time, since the new conventions have not been adopted, and appear to be unlikely to be adopted, "innocent passage" were the operative words as far as shipping was concerned.

I think the difference here is that the department have tried to bestride the difficulty by using the wording they have in the bill. I certainly agree with Mr. Barry's view that they fit the situation well enough, but it does not really deal with the fact that "innocent passage" is the wording that ought to have been in this clause, but it cannot be there because this is still being discussed by the international body. "On passage" itself is a term that literally means nothing, except to say that you are moving from A to B.

Mr. Barry: Regarding the status of international law, I with respect take issue with Mr. Gerity. In the offshore mineral reference case the Supreme Court said that although the 1958 convention has not come into force it is, nevertheless, a proper description of the current state of international law. That being the case, one wonders precisely what is the purpose of cutting down the concept of "innocent passage."

I think it is fair to say that the function of the definition here, in the context in which it is found in the code, is to preserve the rights of innocent passage that have been historically known in international law. If one agrees with the Supreme Court's view of when you can be engaged in innocent passage—i.e., passing through Canadian territorial waters to a Canadian port—it becomes necessary, in our submission, to ensure that the rights of innocent passage are not cut down,

[Traduction]

Le sénateur Denis: Qu'en pensent vos collègues?

M. Barry: Je suis d'accord.

M. Langlois: Vous vous rendez compte qu'il n'y a pas d'amendement proposé en ce qui concerne le numéro 3; il s'agit simplement d'une observation.

Le président: Passons au numéro 4 «passer».

M. Barry: Je remarque dans la partie II qu'il y est fait allusion à la discussion se trouvant dans la partie I. Je dois avouer qu'il ne m'est pas possible de trouver la discussion dans la partie II. M. Gerity pourrait-il nous aider à ce sujet. Je vois un renvoi à la page 4 de la partie I et à la page 2 de la partie II. Pour placer ceci en perspective, je devrais dire que notre objection est basée sur le fait que le mot «passer» est limité au passage dans les eaux canadiennes d'un navire provenant d'un port situé en dehors du Canada, et en fait, à destination d'un port à l'extérieur du Canada. Le passage dans les eaux territoriales canadiennes pour se rendre à un port canadien ne devait pas être considéré comme passer, ce qui ne semble pas être en accord avec le droit international actuel.

M. Gerity: Je pense pouvoir dire que la raison de cette très brève disposition provient de ce que les termes «navires étrangers» ont été remplacés par «navires immatriculés à l'étranger» dans le libellé du Bill et que ces derniers termes ont été utilisés dans tout le Bill. Nous n'avons pas du tout décidé d'examiner les aspects du droit international dans ce domaine parce que bien que l'expression «passer» est un terme qui signifie simplement que le navire se déplace d'un endroit à un autre, dans l'usage international, jusqu'à l'heure actuelle, étant donné que les nouvelles conventions n'ont pas été adoptées et semblent peu susceptibles de l'être; le terme «liberté de passage» était le terme en vigueur en ce qui concerne le transport maritime.

Je pense que la différence ici réside dans le fait que le ministère a essayé d'enjamber la difficulté en utilisant les termes qui figurent dans le Bill. J'en conviens avec M. Barry qu'ils s'adaptent assez bien à la situation mais il n'en demeure pas moins que les termes «liberté de passage» auraient dû être utilisés dans cet article, bien que cela ne soit pas possible étant donné qu'ils font encore l'objet de discussions de la part de l'organisme international. «Passer» pris littéralement n'a aucun sens si ce n'est celui de se déplacer d'un point A à un point B.

M. Barry: En ce qui concerne le régime du droit international, je ne suis pas d'accord avec M. Gerity sauf le respect que je lui dois. Dans l'affaire relative au minerai du plateau continental, la Cour Suprême a déclaré que bien que la Convention de 1958 ne soit pas entrée en vigueur, elle constitue néanmoins une juste description du régime actuel en droit international. Cela étant, on se demande vraiment dans quel but on veut restreindre la notion de «passage inoffensif».

Il est juste de dire, je pense, que la définition, dans le contexte où elle est utilisée dans le Code, vise à protéger les droits de passage inoffensif qui sont traditionnellement reconnus en droit international. Si l'on adopte l'opinion de la Cour Suprême selon laquelle quand on ne fait qu'exercer un droit de passage inoffensif, c'est-à-dire traverser les eaux territoriales canadiennes pour se diriger vers un port canadien, il devient nécessaire, à notre avis, de s'assurer que ce droit n'est pas

[Text]

particularly as—and I think Mr. Gerity agrees with this point—it may involve problems in our treaty commitments to the United States. It is for that reason that DMA proposed the amendment set forth on page 4 of Part I by inserting the words, “whether or not bound to or from a port or place in Canada,” which make it quite clear that it was not only from one place outside Canada to another place outside Canada but also from or to a place outside Canada and a Canadian port.

I submit that the distinction between “foreign ships” and “foreign registered ships” is not determinative of the issue. I would think it is unlikely that we will come across foreign unregistered ships, but whether they are registered or unregistered the same rule should apply to both as far as passage is concerned. That is all I have to say, Mr. Chairman.

The Chairman: Any questions?

Senator Bourget: I wonder if the lawyers here can inform us on this.

The Chairman: What is your pleasure and wish?

Mr. du Plessis: Mr. Barry, is it your submission that the expression “on passage”, as now defined in the bill, has, in effect, the same meaning as the expression “innocent passage” in international law? Would you agree with that?

Mr. Barry: Not exactly. I do not say that “on passage” means “innocent passage.” The word “innocent” certainly has a well-established meaning. For example, historically, submerged submarines have not been considered innocent. The point is that the phrase “on passage” is used in the bill in certain contexts in clause BI-4 in a manner which is clearly designed to protect some of the rights of innocent passage known in international law.

Our objection is that, although it does protect some rights, it severely curtails others, when foreign shipping is coming to a Canadian port, for example. This may be highly incidental but, for example, a ship coming into the Gulf of St. Lawrence which may be incidentally stopping at Montreal, will not be protected as far as the concept of innocent passage is concerned because, by definition, if it is entering a Canadian port it is not on passage within the meaning of the act. Our objection is that this substantially cuts down on the rights of innocent passage recognized in international law and without apparent justification.

The Chairman: Are there further questions?

Senator Bourget: It is not easy for those of us who are not lawyers to decide.

Mr. du Plessis: Even those who are lawyers are not experts in maritime law, so we are all at sea.

Mr. Gerity: If I may interject, I believe it is obvious that the draftsmen did not wish to use the words “innocent passage,” because it was known that it will be disputed in the new

[Traduction]

réduit, d'autant plus, et je pense que M. Gerity est d'accord là-dessus, que cela pourrait soulever des difficultés vis-à-vis des engagements que nous avons pris par traité avec les États-Unis. C'est pour cette raison que la Dominion Marine Association a proposé la modification figurant à la page 4 de la partie I en insérant l'expression suivante: «Whether or not bound to or from a port or place in Canada», précisant qu'il ne doit pas s'agir seulement du passage d'un port étranger à un autre, mais aussi du passage d'un port étranger à un autre port étranger et à un port canadien.

Je prétends que la distinction faite entre «navires étrangers» et «navires immatriculés à l'étranger» n'est pas suffisante. Il me semble qu'il est peu probable que nous ayons à faire à des navires immatriculés à l'étranger, mais qu'ils le soient ou non, quand il s'agit du droit de passage, la même règle devrait s'appliquer. C'est tout ce que j'avais à déclarer, monsieur le président.

Le président: Avez-vous des questions à poser?

Le sénateur Bourget: Je me demande si les juristes ici présents peuvent nous éclairer sur cette question?

Le président: Que voulez-vous savoir?

M. du Plessis: Monsieur Barry, il nous semble que l'expression «passer», selon la définition qu'en donne le projet de loi, a en effet le même sens que l'expression «droit de passage inoffensif» en droit international? Êtes-vous d'accord?

M. Barry: Non pas vraiment. Je ne dis pas que «passer» signifie la même chose que droit de «passage inoffensif». Le terme «inoffensif» a certainement un sens bien défini. Par exemple, dans le passé, les sous-marins émergés n'ont jamais été considérés comme exerçant un droit de passage inoffensif. Le problème vient du fait que le verbe «passer» est clairement utilisé, à l'article BI-4, de façon à protéger certains droits de passage inoffensif reconnus en droit international.

L'objection que j'y verrais c'est que, même si certains droits sont ainsi garantis, d'autres sont gravement enfreints, quand par exemple des navires marchands étrangers accostent dans un port canadien. C'est peut-être exceptionnel, mais supposons qu'un navire entre dans le golfe du St-Laurent et s'arrête à Montréal, il ne bénéficiera d'aucune protection, parce qu'au sens du droit de passage inoffensif, s'il aborde dans un port canadien, il fait plus que passer, au sens où on l'entend dans le projet de loi. L'objection que nous formulons est que les droits de passage inoffensif reconnus en droit international se trouvent ainsi sensiblement réduits, et cela sans aucune raison apparente.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Bourget: Il est difficile, pour ceux d'entre nous qui ne sont pas juristes, de trancher cette question.

M. du Plessis: Et même ceux qui le sont ne sont pas nécessairement des spécialistes du droit maritime, si bien que nous sommes tous dans le même bateau.

M. Gerity: Si vous le permettez, il est évident, à mon avis, que le rédacteur n'a pas voulu utiliser l'expression «droit de passage inoffensif» parce qu'il savait qu'elle serait contestée

[Text]

international convention, owing to the width of the territorial sea, et cetera.

It is also well known that the United States and Russia will not agree to any convention which disables them from the rights of innocent passage. However, innocent passage in this country, as a term of international law, simply means passing through the territorial waters of Canada, which would be extended to 12 miles. But to enter the port of Montreal, it does not really matter if the ship is bound for Montreal; it is bound on a proper purpose and the words "innocent passage" simply do not occur. The reality of the words "innocent passage" is that ships have the right to pass through straits, even though they be territorial waters of the adjacent state. Certainly, to go up the Gulf of St. Lawrence to Montreal has nothing at all to do with innocent passage since, obviously, the parties would be coming here for a proper purpose and usually under treaties of comity, navigation and so on.

Mr. Langlois: I agree, Mr. Chairman, with Mr. Gerity's last statement.

The Chairman: I have an interruption to make now. We have these gentlemen present, but also Mr. C. T. Wood, Acting Vice-President (Recreation), Canadian Yachting Association, has arrived to make his presentation, so we will postpone this discussion with this brilliant panel and ask Mr. Wood to make his statement.

Mr. C. T. Wood, Acting Vice-President (Recreation), Canadian Yachting Association: Honourable senators, I was asked to appear to just fill you in a little bit on the Canadian Yachting Association's thoughts toward this bill.

We have considered it and, in our opinion, the idea is good, but we believe that we should tell you that we, at one point, did attempt to compile a list of all the, you might say, over 10-metre or, at least, over the three-metre length boats. We found this to be quite impracticable from our own point of view—these were boats of members of the association—and very recently one problem we encountered was that we found that approximately, maybe one-quarter, maybe one-eighth of our membership changes addresses every year. This is a real problem of just keeping this list up-to-date with respect to a small section of, you might say, our own idea of registering yachts which are interested in racing in Canada. This represents maybe 2,000 or 3,000 boats, and I think that in this inquiry you gentlemen are considering probably one million boats over 10 metres and another million under 10 metres which, I believe, will present a real problem to someone, and a very big expense.

Those are my remarks in that context, Mr. Chairman.

We would also indicate that we are very content with the present system, under which we have voluntary registration for those who wish to register their boats. Not being a bigger

[Traduction]

dans la nouvelle convention internationale, à cause des limites des eaux territoriales, etc.

On sait aussi très bien que les États-Unis et la Russie ne signeraient jamais une convention qui leur retirerait le droit de passage inoffensif. Toutefois, au Canada, droit de passage inoffensif, au sens du droit international signifie simplement passer dans les eaux territoriales canadiennes, lesquelles seraient portées à douze milles. Mais pour entrer dans le port de Montréal, il importe peu que le navire soit à destination de Montréal; il fait route vers un lieu précis et l'expression «droit de passage inoffensif» n'a tout simplement ici aucune raison d'être. Elle a été adoptée pour que les navires aient le droit de franchir les détroits, mêmes s'il s'agit d'eaux territoriales de l'État limitrophe. Évidemment, remonter le golfe du St-Laurent jusqu'à Montréal n'a rien à voir avec le droit de passage inoffensif, puisque de toute évidence, les parties intéressées se rendraient là à juste titre et qu'elles le font généralement en vertu de traités de courtoisie, de navigation, et autres.

M. Langlois: Monsieur le président, je souscris à la dernière déclaration de M. Gerity.

Le président: Je dois maintenant vous interrompre. Ces messieurs sont ici présents, mais nous accueillons aussi M. C. T. Wood, Vice-président suppléant (Récréation) de la Fédération canadienne de yatching, qui vient d'arriver pour témoigner. Nous suspendons donc l'échange de vues entre ces brillants participants et invitons M. Wood à nous exposer son opinion.

M. C. T. Wood, Vice-président suppléant (récréation), Fédération canadienne de Yatching: Messieurs les sénateurs, j'ai été invité à comparaître pour vous exposer brièvement l'opinion de la Fédération canadienne de Yatching sur ce projet de loi.

Nous avons étudié cette possibilité et avons conclu que c'était une bonne idée. Mais laissez-moi vous dire que nous avons déjà essayé de dresser une liste de tous les navires mesurant plus de dix mètres, ou du moins, plus de trois mètres. Cela s'est révélé presque impossible, à notre avis (ces navires appartenant aux membres de la fédération); un autre problème a surgi plus récemment encore lorsque nous avons découvert qu'environ un quart, disons un huitième, de nos membres changeaient d'adresse chaque année. C'est donc tout un problème que de garder la liste à jour, en fonction simplement de ce que nous pouvons appeler un aspect de notre conception de l'enregistrement des yachts dont les propriétaires sont intéressés à participer à des courses au Canada. Cela représente quelque deux mille à trois mille navires; or, je crois que dans le cadre de cette enquête, messieurs, vous considérez probablement un million de navires mesurant plus de dix mètres et un autre million d'embarcations mesurant moins de dix mètres; ceci, suscitera d'après moi, un problème considérable et des dépenses énormes.

Voilà les observations que je souhaitais formuler dans ce contexte, Monsieur le président.

Nous aimerions également ajouter que nous sommes très satisfaits du système actuel qui prévoit l'enregistrement volontaire des navires. N'étant pas moi-même propriétaire d'un très

[Text]

boat-owner myself, I understand that this is available and is utilized particularly when it becomes, perhaps, of necessity with respect to mortgages and that type of transaction.

I do not know, sir, if there are any questions.

Senator Graham: Mr. Chairman, I wonder if I could ask the witness: What is the distinction between a smaller craft, in the view of the Canadian Yachting Association, and a larger craft?

Mr. Wood: Actually, I believe the 10-metre length is probably a good distinction. That is approximately 30 feet to 35 feet; anything over 35 feet in length is considered to be a larger boat.

Senator Graham: Is my interpretation correct in saying that you do not wish to have smaller craft registered?

Mr. Wood: It is not a matter of our not wishing to have them registered; it is a matter that we believe that the amount of time and effort involved would be considerable, plus the fact that people may move so much that it would make it an almost horrendous task to keep up.

Senator Graham: Would you agree that they should be licensed?

Mr. Wood: We do not see any objection to licensing, as such. However, we do, again, think on the basis that this might be a very costly operation.

Senator Denis: What is the value of voluntary registration? We are discussing only 10 per cent of them registering voluntarily, so what is the value if only 10 or 35 per cent would do that?

Mr. Wood: I suppose the value lies in the identification of the boats.

Senator Denis: Yes, but that might be only part identification.

Mr. Wood: It would probably mean that those who do register their boats would be those utilizing them a good deal in navigable waters, where they are in constant—I will not say collision—meeting with other vessels. It does not apply to boats on lakes and remote parts of the country.

Senator Denis: How many such changes do you believe would take place in a year?

Mr. Wood: We would estimate that approximately 20 per cent of the people seem to move. In other words, we would have 20 per cent address changes throughout the year.

Senator Denis: How could you figure 20 per cent?

Mr. Wood: People who own big boats seem to be those who move a great deal, maybe through changing jobs or retiring.

[Traduction]

gros navire, je crois comprendre qu'il s'agit là d'un service mis à la disposition des propriétaires d'embarcation, auquel ces derniers ont recours, au besoin, lorsqu'ils veulent obtenir une hypothèque ou dans le cas de transactions de cette nature.

Y a-t-il d'autres questions, Monsieur le président?

Le sénateur Graham: Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin quelle est la différence, de l'avis de la Fédération canadienne de yachting, entre une petite et une grande embarcation?

M. Wood: Je crois que la longueur de dix mètres sert probablement de critère. Il s'agit de 30 à 35 pieds; toutes les embarcations mesurant plus de 35 pieds sont considérées comme de grands navires.

Le sénateur Graham: Je crois comprendre que vous ne souhaitez pas l'enregistrement des petites embarcations, est-ce exact?

M. Wood: Ce n'est pas que nous ne voulons pas les enregistrer, mais nous croyons que la somme de temps et d'efforts que cela suppose serait vraiment considérable; en outre, les gens déménagent si souvent qu'il serait presque impossible de tenir nos listes à jour.

Le sénateur Graham: Seriez-vous d'accord si on exigeait l'obtention d'un permis?

M. Wood: Nous ne nous opposerions pas à une telle mesure en tant que telle. Mais encore une fois, cette procédure pourrait être très onéreuse.

Le sénateur Denis: Quelle est l'utilité de l'enregistrement volontaire? Nous avons déjà dit qu'environ 10 p. 100 seulement des propriétaires enregistrent volontairement leur embarcation, donc quelle serait l'utilité d'avoir 10 ou 15 p. 100 des navires enregistrés?

M. Wood: Je suppose que l'utilité résiderait dans l'identification des navires.

Le sénateur Denis: C'est exact, mais tous les navires ne seraient pas nécessairement identifiés.

M. Wood: Probablement que ceux qui feraient enregistrer leur navire seraient ceux qui s'en servent beaucoup dans les eaux navigables, ceux qui, en d'autres termes, rencontreraient régulièrement d'autres navires (pour ne pas dire entreraient en collision avec eux). Cela ne s'applique toutefois pas aux embarcations qui naviguent sur les lacs et dans les parties isolées du pays.

Le sénateur Denis: D'après vous, combien de changements d'adresse pourrait-il y avoir en un an?

M. Wood: Il semble qu'environ 20 p. cent des propriétaires d'embarcations déménagent annuellement. En d'autres termes, nous devrions effectuer autant de changements d'adresse.

Le sénateur Denis: Comment êtes-vous arrivé à ce chiffre?

M. Wood: Les propriétaires de gros navires semblent déménager souvent, peut-être parce qu'ils changent d'emploi ou prennent leur retraite.

[Text]

Senator Denis: But there would be subregistry offices. If there were 15 subregistry offices, the number of changes could be divided by 15.

Mr. Wood: We also have in mind, sir, that the owners of the boats themselves change addresses, so perhaps one in five boats would change address during a year with respect to registration. So, presumably, if we intended to keep the records up-to-date, that should be followed up.

Senator Denis: In any event, it is better than nothing at all, or voluntary registration.

Mr. Wood: I would have to agree to that, senator.

The Chairman: Are there further questions?

Senator Riley: What is the difference between a boat and an automobile? There is the necessity for changing the registration of automobiles when the owners move; why not with respect to boats?

Senator Smith (Colchester): An automobile is a dangerous weapon.

Mr. Wood: One definition is that a boat is a hole in the water into which you pour money.

The Chairman: Are there any questions for Mr. Wood?
It does not seem so. You got off lightly, Mr. Wood.

We will now proceed with the brain trust. We are dealing with Part II of the CBA brief, item 5 on page 4, "Owner." Is there any discussion on that?

Hon. Senators: No.

The Chairman: Next, item 6, "ship under construction."

Senator Smith (Colchester): The Department of Justice does not agree with that. That is one which we agreed to put aside until Mr. Mahoney comes back.

The Chairman: Very well. Next, item 7.

Mr. Langlois: We have no comment on that.

Mr. Barry: No objection.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Next, item 8, on page 5.

Mr. Langlois: No objection.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Item 9, "National Flag."

Mr. Langlois: No objection.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Next, item 10, "Regulations".

Senator McElman: That one we agreed to reserve for departmental comment. The same applies to items 11 and 12.

[Traduction]

Le sénateur Denis: Mais il y aurait également des bureaux d'enregistrement régionaux. S'il y en avait 15, le nombre de changements à effectuer pourrait être divisé par 15.

M. Wood: Nous tenons également compte du fait, que les propriétaires de navires changent eux-mêmes d'adresse, si bien qu'il se pourrait qu'au cours d'une année un navire sur cinq changements d'adresse, pour ce qui est de l'enregistrement. Si donc nous voulons tenir les registres à jour, il nous faudrait tenir compte de tous ces changements.

Le sénateur Denis: En tout cas, ce serait mieux que rien ou que l'enregistrement volontaire.

M. Wood: Je suis bien d'accord avec vous à cet égard, monsieur le sénateur.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: Quelle est la différence entre un navire et une automobile? Quand le propriétaire d'une automobile déménage, on doit changer l'enregistrement du véhicule. Pourquoi n'exigerions-nous pas la même chose pour les navires?

Le sénateur Smith (Colchester): Une automobile est une arme dangereuse.

M. Wood: Une bonne définition serait de dire que le navire est un trou dans l'eau dans lequel on verse son argent.

Le président: Avez-vous des questions à poser à M. Wood?

Il semble que non. Vous vous en êtes tiré facilement, Monsieur Wood.

Nous allons maintenant passer au groupe d'experts. Nous traitons de la partie II du mémoire de l'Association du barreau canadien, n° 5, à la page 4, à la rubrique «propriétaire». Y a-t-il des commentaires à ce sujet?

Des voix: Non..

Le président: Passons maintenant au n° 6, intitulé «Navire en construction».

Le sénateur Smith (Colchester): Le ministère de la Justice n'est pas d'accord là-dessus. Nous nous sommes entendus pour laisser cette question en suspens jusqu'au retour de M. Mahoney.

Le président: Très bien. N° 7.

M. Langlois: Nous n'avons aucun commentaire à ce sujet.

M. Barry: Aucune objection.

Des voix: Adopté.

Le président: N° 8, à la page 5.

M. Langlois: Aucune objection.

Des voix: Adopté.

Le président: N° 9, «Drapeau national».

M. Langlois: Aucune objection.

Des voix: Adopté.

Le président: Numéro 10, «Règlement».

Le sénateur McElman: Nous avons décidé de laisser ce numéro, ainsi que les numéros 11 et 12 en suspens et de les soumettre au ministère.

[Text]

The Chairman: Item 11 is reserved.

Mr. Gerity: I think I should say, Mr. Chairman, that our committee feels very strongly that officers of this class should not be given these powers without some designation.

Senator Bourget: I agree.

Mr. Barry: May I add, Mr. Chairman, that the Dominion Marine Association feels strongly that not only should the officer be designated but it should be possible for someone to know whether he has or has not been designated by providing that officer with a certificate.

Senator Smith (Colchester): Perhaps we should leave discussion on this until Mr. Mahoney is here.

The Chairman: Yes. I see that Mr. A. J. Stone, Q.C., is now here. I will ask Mr. Stone to join the brain trust. Mr. Stone is chairman of the CBA committee on Bill C-41.

We have now dealt with item 11. Mr. Gerity made a suggestion respecting "persons authorized". We will deal further with that when Mr. Mahoney is here.

Next, item 12.

Senator Smith (Colchester): This is the point I raised earlier with reference to the use of the word "suspecting" instead of the word "believing." While I think Mr. Gerity said something to the effect that this is a drafting question, I am not so sure it is. I think it is a matter of principle dealing with whether someone may take some enforcing action merely because he has reasonable and probable grounds for suspecting something, as opposed to not being able to take that action until he has reasonable and probable grounds for believing.

To me, there is a very substantial philosophical difference between one doing something because one suspects and one doing something because one believes. My proposal is that the word "suspecting" should be deleted and the word "believing" be substituted therefor.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I had understood that Mr. Mahoney wanted to discuss item 12 also.

Senator Smith (Colchester): The second part, yes. Perhaps he wants to speak to this point, too.

Mr. Langlois: I believe so.

Mr. Chairman: Item 12 will be reserved, then.

Next, item 13.

Hon. Senators: Reserved.

The Chairman: Item 14.

Hon. Senators: Reserved.

The Chairman: Next, item 15.

Mr. Langlois: I agree with that proposal, Mr. Chairman.

Mr. Barry: We agree with it also.

[Traduction]

Le président: Le N° 11 est réservé.

M. Gerity: Je crois devoir dire, Monsieur le président, que notre Comité croit fermement que les préposés de cette catégorie ne devraient pas être investis de pouvoirs semblables sans avoir été désignés de quelque façon.

Le sénateur Bourget: Je suis d'accord.

M. Barry: Puis-je ajouter, Monsieur le président, que la Dominion Marine Association estime que non seulement ces personnes devraient en être désignées, mais qu'il devrait aussi être possible de le vérifier en accordant au préposé un certificat.

Le sénateur Smith (Colchester): Peut-être devrions-nous attendre le retour de M. Mahoney pour discuter de cette question.

Le président: Oui. Je constate que M. A. J. Stone, C.R., est maintenant parmi nous. Je demanderais à M. Stone de bien vouloir se joindre au groupe d'experts. M. Stone est président du Comité de l'Association du barreau canadien chargé d'étudier le projet de loi C-41.

Nous venons de traiter de l'aspect 11. M. Gerity a présenté une proposition concernant les «personnes autorisées». Nous reprendrons l'étude de cet aspect lorsque M. Mahoney sera parmi nous.

Passons maintenant au N° 12.

Le sénateur Smith (Colchester): Il s'agit de la question que j'ai déjà soulevée en ce qui concerne l'utilisation du mot «soupçonner» au lieu du mot «croire». Je crois que M. Gerity a plus ou moins dit qu'il s'agissait là d'une question de formulation, mais je n'en suis pas si sûr. Je crois qu'il s'agit d'une question de principe qui consiste à déterminer si une personne peut appliquer le règlement simplement parce qu'elle a des motifs raisonnables de soupçonner que . . . , ou si elle ne peut le faire que si elle a des motifs raisonnables de croire que . . .

Pour moi, il existe une différence d'esprit fondamentale entre le fait d'agir d'une certaine façon parce qu'on «soupçonne que» et celui d'agir d'une certaine façon parce qu'on «croit que». Je propose que le mot «soupçonner» soit supprimé et remplacé par le mot «croire».

M. Langlois: Monsieur le président, je croyais que M. Mahoney voulait aussi discuter du N° 12.

Le sénateur Smith (Colchester): De la deuxième partie, oui. Il veut peut-être aussi intervenir sur cet aspect de la question.

M. Langlois: Je crois que oui.

Le président: Le N° 12 sera alors réservé.

Numéro 13.

Des voix: Réservé.

Le président: Numéro 14.

Des voix: Réservé.

Le président: Numéro 15.

M. Langlois: Je suis d'accord avec cette proposition, Monsieur le président.

M. Barry: Je l'approuve aussi.

[Text]

The Chairman: Next, item 16.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I disagree with the proposal of the CBA committee in that it does not cover the point made by DMA in its proposal. It adds equipment leased by the shipowner for navigational and communications purposes, but does not cover the other equipment or goods that were referred to in Mr. Barry's proposal which can be found in item 25 of Part I.

Mr. Barry: Without having seen that, Mr. Chairman, the point is that there are other matters, such as bunker fuel on board, which in the case of a charter ship normally belongs to the charterer. Containers may also be leased by shipowners just as navigational and communications equipment is. The same objection applies, in our submission, to non-shipper-owned property, such as radio or radar sets, falling into the seizure situation. I can only say that I agree with Mr. Gerity in this respect. It is a question of principle, surely, whether property not owned by the delinquent shipowner is going to be exposed to seizure.

The Chairman: Item 15 has been approved. We are now dealing with item 16. Reserved.

Senator McElman: It was accepted by Mr. Mahoney.

Senator Smith (Colchester): The way it appears, but not as suggested.

Senator Bourget: Mr. Gerity, do you have something to say on that?

Mr. Gerity: All I can say is that, in looking at the section as proposed by the gentleman on my right, the wording is rather wide. I am unable to easily conceive of circumstances where property owned by other people can be seized. It is well known that equipment leased by shipowners for navigational, wireless and other purposes is, of course, sometimes thought to be part of the ship. There have been numerous law suits with respect to such equipment. But, on the other hand, when one uses this rather wide wording, as my friend Mr. Barry has suggested, "other property," in our view it is rather unlikely that, in seizing a ship, one could get any kind of title to containers or objects of that class, whereas we know for a fact that navigational and communications equipment has been seized in the past as being part of a ship, notwithstanding it was leased to the shipowner, as is normally the case. The containers may belong to anyone. I think that is the difference. In our view, the wording is too broad.

Mr. Barry: The first point is that we are not dealing here with arrest in civil proceedings, but with seizure and forfeiture for a breach of government regulations. It is in a different context, and there is no reason to assume that other matters, such as containers, would, in any event, fall within the net.

[Traduction]

Le président: Numéro 16.

M. Langlois: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec la proposition du Comité de l'Association du Barreau canadien en ce sens qu'elle ne porte pas sur la question soulevée dans la proposition de la Dominion Marine Association. Elle inclut l'équipement prêté par le propriétaire du navire à des fins de navigation et de communication, mais ne porte pas sur les autres équipements ou biens dont il était question dans la proposition de M. Barry qui figure au N° 25 de la partie I.

M. Barry: Sans connaître cette question, Monsieur le président, je dirais que le fait est qu'il y a d'autre matériel à bord, comme par exemple le réservoir à combustible, qui, dans le cas d'un navire affrété, appartient normalement à l'affrètement. Les réservoirs peuvent aussi être loués par les propriétaires de navires tout comme les équipements de navigation et de communication. Selon nous, la même objection vaut pour le matériel qui n'appartient pas à l'utilisateur, comme par exemple les radios et les radars qui sont aussi touchés lorsqu'il y a mise sous séquestre. Je ne puis qu'approuver M. Gerity à cet égard. La question de déterminer si le matériel qui n'appartient pas au propriétaire d'un navire en faute sera aussi mis sous séquestre constitue une question de principe.

Le président: Le numéro 15 a été adopté. Nous traitons maintenant du N° 16. Il est réservé.

Le sénateur McElman: Il a été accepté par M. Mahoney.

Le sénateur Smith (Colchester): Cela semble le cas, mais rien n'a été proposé en ce sens.

Le sénateur Bourget: M. Gerity: avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Gerity: Tout ce que je puis dire, après avoir étudié l'article tel que proposé par Monsieur à ma droite, c'est que la formulation en est plutôt vaste. Il m'est très difficile de concevoir des circonstances dans lesquelles le matériel appartenant à autrui peut être mis sous séquestre. Il est bien connu que l'équipement loué par les propriétaires de navires à des fins de navigation, de communication et autres, peut naturellement être considéré comme faisant partie du navire. Cet équipement a donné lieu à de nombreuses poursuites judiciaires. Mais d'autre part, en utilisant une formulation plutôt vaste, comme l'a proposé M. Barry, soit l'expression «autre matériel», nous estimons qu'il est peu probable en mettant un navire sous séquestre, qu'il soit possible d'apposer une étiquette aux réservoirs ou autres objets du genre, bien que nous sachions pertinemment que l'équipement de navigation et de communication a été mis sous séquestre par le passé, étant considéré comme partie intégrante du navire, même s'il avait été loué au propriétaire du navire, comme c'est normalement le cas. Les réservoirs peuvent appartenir à n'importe qui. Je crois que c'est là où se situe la différence. D'après nous, la formulation est trop vague.

M. Barry: Il faut tout d'abord tenir compte du fait que nous ne traitons pas ici d'une saisie au civil, mais d'une mise sous séquestre et d'une confiscation pour infraction à un règlement gouvernemental. Le contexte est différent, et il n'y a pas de

[Text]

It seems to me, if Parliament enacts a rather narrow exemption, such as that for navigational and communication purposes, that the courts will leap on this and say, "If it is only that type of leased equipment that is exempt, then other types of leased equipment are, presumably, intended to fall within the net."

As far as the width of the proposed exemption is concerned, I am not aware of any reported Canadian cases, but the English practice, which the Canadian courts normally follow in admiralty seizures, is and my research indicates this—that it will exclude such matters such as fuel oil in the case of a chartered ship which is provided by the charterer, and, in accordance with the custom of the trade, remains the property of the charterer until consumed. These are matters which cause practical problems. It is our submission that it is highly desirable to resolve the sort of litigation to which Mr. Gerity has referred by laying down the principle which, in fact, the Bar Association's proposed amendment does. I have no further comments to add to that, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any further comments? What is the opinion of the committee on item 16?

Senator Graham: I think we should reserve it for the present.

The Chairman: Reserved. We turn now to item 17, page 14. Item 17 deals with redelivery on deposit of security.

Mr. Barry: We submit that the words, "With the consent of the Minister" be deleted. The reason is that if, after long forfeiture proceedings, it is the case that the accused shipowner is finally acquitted, he has, in the meanwhile, suffered an extremely serious penalty in the form of the immobilization of an extremely expensive piece of equipment. It must be borne in mind that many of the offences giving rise to forfeiture are not strictly liability offences, but require proof of *mens rea*, such as those concerning improper papers for one reason or another, and even if one is willing to put up security for the full value of the ship, one will suffer an appalling penalty as a result of the immobilization of the ship, even if one is finally acquitted. One can certainly see that he should be obliged to put up security for what is involved, which, in practice, is the value of the ship, but it seems to me that it should not be contingent on the minister's consent as to whether or not he should put up security. Our concusion, therefore, is that the wording, "With the consent of the Minister" be deleted.

Senator Riley: You are alluding to the fact that there might be a delay in obtaining the consent of the minister; is that right?

Mr. Barry: No, senator. I am alluding to the fact that the minister might refuse to give his consent and that the ship remains, notwithstanding that the accused is ready and willing to put up security for the value of the ship, immobilized until the conclusion of a multi-million dollar trial. If it is the case that the accused is acquitted and the seizure is removed, and if it is the case that the ship has been incapable of meeting its own fixed expenses, then this is a severe penalty.

[Traduction]

raison de résumer que d'autres questions, comme celle des conteneurs, seraient visées ici.

Il me semble que si le Parlement procède à une exclusion fondée sur des critères trop étroits, comme les fins de navigation et de communications, les tribunaux réagiront en disant que seul ce type d'équipement loué est exclu, et que, par conséquent d'autres types d'équipement doivent vraisemblablement être visés.

Pour ce qui est de la portée de l'exclusion proposée, je ne connais aucun cas rapporté au Canada, mais la pratique anglaise, que les tribunaux canadiens suivent normalement pour les mises sous séquestre, consiste—mes recherches le montrent—à exclure des questions comme le combustible qui, dans le cas d'un navire affrété, conformément à la coutume commerciale et jusqu'à ce qu'il soit consommé, la propriété de l'affrètement. Ces questions posent des problèmes pratiques. A notre avis, il est grandement souhaitable de résoudre le type de litiges auquel M. Gerity a fait allusion en adoptant le principe que décrit l'amendement proposé par l'Association du barreau. Je n'ai pas d'autres observations à faire à cet égard, Monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres observations? Quel est l'avis du Comité sur le numéro 16?

Le sénateur Graham: Je pense que nous devrions le mettre de côté pour l'instant.

Le président: C'est bien. Passons maintenant au numéro 17, qui concerne la remise du navire sur dépôt d'une garantie.

M. Barry: Nous proposons que la question du consentement du ministre soit supprimée. La raison en est que si, après de longues procédures de confiscation, le propriétaire du navire est finalement acquitté, l'immobilisation d'une pièce d'équipement aussi coûteuse aura constitué pour lui, entretemps un grave préjudice. Il ne faut pas oublier que bien des délits pouvant entraîner une confiscation, et qui ne sont pas véritablement des délits en matière de responsabilité, entraînent, pour une raison ou une autre, une preuve de l'intention délictueuse, comme en matière de documents inadéquats; et si quelqu'un est disposé à donner à la garantie la valeur totale du navire, il subira un grave préjudice vu l'immobilisation du navire, et ce, même s'il est finalement acquitté. On peut voir qu'il serait certainement obligé de garantir l'équipement en cause, c'est-à-dire, en pratique, la valeur du navire, mais à mon avis cela ne devrait pas être assujéti au consentement du ministre. Par conséquent, nous concluons que la question du consentement du ministre devrait être supprimée.

Le sénateur Riley: Vous faites allusion au fait que l'obtention du consentement du ministre pourrait entraîner des délais, n'est-ce pas?

M. Barry: Non, sénateur. Je veux dire que le ministre pourrait refuser de donner son consentement et que le navire pourrait, même si l'accusé était prêt et disposé à garantir sa valeur, demeurer immobilisé jusqu'à la conclusion d'un procès terriblement coûteux. Si l'accusé est effectivement acquitté et qu'on supprime la mise sous séquestre, et s'il est prouvé que le propriétaire du navire ne pouvait faire face à ses frais fixes, cette pénalité est sévère.

[Text]

Senator Smith (Colchester): Perhaps we should reserve this too, then, because Mr. Mahoney agreed to it in its present form.

The Chairman: It is reserved.

Senator Forsey: It is the arbitrary discretion given to the minister, and I should like to hear Mr. Mahoney on this.

Senator Smith (Colchester): Speaking for myself, I agree with Mr. Barry.

Senator Riley: Would you give us an estimate of the cost of the immobilization of a vessel weighing 10,000 tons with a crew of 30?

Mr. Barry: Freight rates are so flexible, so variable in this field, that it is very difficult to put a figure on it; but to charter a vessel of 10,000 tons with the market in a state of equilibrium may well cost you \$5,000 a day. That is by no means all profit. The running expenses in terms of crew costs, insurance, maintenance and all the rest of it are substantial. If this goes on for six months or a year while there is a trial and perhaps a couple of appeals, and heaven knows what else, the man may be acquitted, but in the meanwhile he has lost a fortune, which he cannot recover.

Senator Graham: Mr. Chairman, I wonder if we could ask Mr. Gerity if he has any views with respect to what Mr. Barry has said.

Mr. Gerity: I think, Mr. Chairman, with your permission, all that it really turns on is whether the court gives the permission or whether the minister gives the permission. In either event, the vessel has been seized under the other section of the act mentioned, BI-21(1), and it is true that if it were an ordinary admiralty court process the ship would be redelivered to its owner on provision of proper security or undertakings on that behalf. But the only real difference with this section is that the minister's consent is involved, because it is a seizure. It is not an arrest. Ships are not seized for quite the same reasons as they might be arrested. Since either the court has to give the permission or the minister has to give the permission, I cannot really see what the difference is.

Senator Smith (Colchester): I would far rather risk my well-being before a court which acts according to well-recognized principles than risk the arbitrary decision of the minister who may, and probably will, know little or nothing about the case but will be taking his advice from the very people who took the action on the first occasion, namely, his officials.

Mr. Gerity: That is true, senator, but international complications are involved when one seizes ships.

Senator Smith (Colchester): Admiralty courts would be cognizant of those, I would think.

Mr. Gerity: I realize that, senator, but it is a question of whether the one word "admiralty" is better than the one word

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Peut-être devrions-nous également mettre cette disposition de côté, car M. Mahoney l'a acceptée dans sa forme actuelle.

Le président: D'accord.

Le sénateur Forsey: Il s'agit du pouvoir discrétionnaire arbitraire accordé au ministre, et j'aimerais bien entendre M. Mahoney à cet égard.

Le sénateur Smith (Colchester): Personnellement, je suis d'accord avec M. Barry.

Le sénateur Riley: Pourriez-vous nous donner une évaluation du coût d'immobilisation d'un navire pesant 10,000 tonnes et ayant un équipage de 30 personnes?

M. Barry: Dans ce domaine, les taux de fret sont tellement souples, tellement variables, qu'il est difficile de donner un chiffre. Disons que pour affréter un navire de 10,000 tonnes, il en coûterait, dans un marché équilibré, environ \$5,000 par jour. Mais cette somme ne représente pas uniquement des bénéfices. Les dépenses courantes concernant l'équipage, l'assurance, l'entretien, et le reste, sont importantes. Si l'affrètement se prolonge pendant six mois ou un an, soit pendant la durée du procès et peut-être des appels, et Dieu sait quoi encore, le propriétaire du navire peut être acquitté, mais il a entre-temps perdu une petite fortune qu'il ne pourra recouvrer.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, peut-être pourrions-nous demander à M. Gerity ce qu'il pense des propos de M. Barry.

M. Gerity: Monsieur le président, avec votre permission, je dirais que toute cette discussion vise à déterminer si c'est le tribunal ou le ministre qui accorde l'autorisation. Dans l'un ou l'autre cas, le navire a été mis sous séquestre aux termes de l'autre article mentionné, le BI-21(1), et il est vrai que, normalement, la cour d'amirauté rendrait le navire à son propriétaire sous réserve d'une garantie appropriée ou d'engagements à cet égard. Mais la seule différence véritable dans cet article, c'est qu'on y retrouve le consentement du ministre, car il s'agit d'une mise sous séquestre. Ce n'est pas une saisie. Les navires ne sont pas mis sous séquestre tout à fait pour les mêmes raisons que dans le cas des saisies. Puisque c'est soit la cour, soit le ministre, qui doit accorder l'autorisation, je ne vois pas bien où est la différence.

Le sénateur Smith (Colchester): Je préférerais de beaucoup risquer une fortune devant une cour qui agit en fonction de principes reconnus plutôt que de m'exposer à une décision arbitraire du ministre, lequel ne connaîtrait probablement presque rien du cas, mais prendrait conseil auprès des quelques personnes qui ont posé les premiers gestes, c'est-à-dire ses fonctionnaires.

M. Gerity: C'est vrai, Sénateur, mais la mise sous séquestre d'un navire pose des problèmes internationaux.

Le sénateur Smith (Colchester): Je pense que les Cours d'Amirauté en sont conscientes.

M. Gerity: Je m'en rends compte, sénateur, mais on essaie de savoir si le terme «Amirauté» convient mieux que celui de

[Text]

“minister”. I am not arguing the question at all, sir. I am simply trying to point out that that is all that is involved here.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, I suggest we reserve this item.

Senator Langlois: Mr. Chairman, Mr. Mahoney has arrived. Perhaps he would care to comment on item 17.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, while Mr. Mahoney is collecting his thoughts, I would say that I personally have difficulty in dealing with section 17 until I find out what the position is on the previous section concerning offences which can lead to forfeiture. There is a proposal which is presently on ice by the CBA that in the case of offences there would be no forfeiture possible except for offences where forfeiture is the prescribed penalty specifically in the section.

Since section BI-22 deals with forfeiture, I will have more or less objection to the proposal of the CBA, depending on whether or not their proposal on section BI-19(5) is accepted.

In other words, as I stated in my evidence in July or August, if the door is closed between sections BI-19 and BI-22, I can foresee cases where there is a matter of national policy concerned and the minister may wish to intervene and say, “This is not to be decided by judicial process, because in my role as minister, with the executive prerogatives, et cetera, I feel that there is a danger to the safety of the country and I take it on myself as minister to refuse consent.

So long as the cases where forfeiture is the penalty are limited to serious violations, that is one thing, but one of the difficulties pointed out in prior testimony is that we have very little indication at this time what offences will be punishable by forfeiture as a type of penalty, because all we have are Books I and II, and there are only one or two cases in Book II, where forfeiture is the penalty. What will the cases be when we get to the environmental type of legislation, which will obviously be contained in future books? If forfeiture becomes a “penalty à la mode”, then I would have very serious reservations over the consent provision contained in BI-22. But it is a question of preventing a vessel from sailing because she is not disclosing her proper national identity, there may be reasons of security why the minister does not want her to leave, even if there is an offer to provide security in the form of money or a bond.

On that question, then, Mr. Chairman, I do not necessarily agree with Mr. Barry, and I would not object violently to the consent of the minister, if the door were closed between BI-19 and BI-22, as I suggested in my proposal amendment.

The Chairman: Are there any further comments from the members of the committee or from the brains trust?

Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel (Maritime Code) to the Minister of Transport: Mr. Chairman, I have no further comments on the section. We are quite satisfied with the proposal the way it has been made by the committee. We think that it is desirable that the consent of the minister be obtained in this situation.

[Traduction]

«ministre». Je ne veux pas argumenter là-dessus, monsieur. J'essaie simplement de signaler que c'est là tout le problème.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, je propose que nous reportions l'étude de ce numéro.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, M. Mahoney vient d'arriver. Il aimerait peut-être faire des observations sur le numéro 17.

M. Langlois: Monsieur le président, en attendant que M. Mahoney rassemble ses esprits, j'aimerais dire que j'ai eu de la difficulté à comprendre le numéro 17 jusqu'à ce que je découvre la portée du numéro précédent concernant les infractions qui entraînent la confiscation. L'A.B.C. a fait une proposition, qui se trouve en veilleuse à l'heure actuelle, comme quoi il n'y aurait pas de confiscation sauf lorsque c'est la peine prescrite dans l'article pour de telles infractions.

Puisque l'article BI-20 porte sur la confiscation, je verrais quelque objection à la proposition de l'A.B.C. selon que le paragraphe BI-19(5) sera accepté ou rejeté.

En d'autres termes, comme je l'ai affirmé dans mon témoignage en juillet ou en août, s'il n'existe aucun lien entre les articles BI-19 et BI-22, je prévois qu'il y aura des cas où la politique nationale entrera en jeu et où le ministre voudra peut-être intervenir en disant: «La décision n'appartient pas aux tribunaux puisque, en tant que ministre, et usant comme tel de mes prérogatives, etc., je refuse de donner mon consentement car j'estime que la sécurité du pays est menacée.»

Tant que la confiscation n'est autorisée comme peine que lorsqu'il s'agit d'infractions graves, il n'y a pas de problème, mais on a signalé dans les témoignages précédents qu'il est difficile à l'heure actuelle de déterminer quelles infractions entraîneront la confiscation puisque nous n'avons à notre disposition que les livres I et II et qu'il n'y a qu'un ou deux cas dans le livre II où la confiscation est prévue. Qu'arrivera-t-il dans les cas qui tomberont sous le coup de la législation sur la protection de l'environnement qui, de toute évidence, figurera dans les livres à venir? Si la confiscation devient une «peine à la mode», j'aurais alors de sérieuses réserves à formuler sur la disposition du consentement prévue à l'article BI-22. Mais s'il s'agit d'empêcher un navire d'appareiller parce qu'il ne divulgue pas sa véritable identité nationale, le ministre peut vouloir le retenir pour des raisons de sécurité, même si le capitaine offre de verser une garantie sous forme d'argent ou de cautionnement.

Sur cette question, monsieur le président, je ne suis donc pas d'accord avec M. Barry, et je ne m'opposerais pas sérieusement au consentement du ministre s'il n'y avait aucun lien entre les articles BI-19 et BI-22 comme je l'ai proposé dans mon projet de modification.

Le président: Les membres du comité et les experts-conseils ont-ils d'autres commentaires à ajouter?

M. J. J. Mahoney, Conseiller spécial (Code maritime) du ministre des transports: Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter sur cet article. Nous sommes satisfaits du libellé de la proposition du comité. Nous estimons qu'il est souhaitable que le ministre donne son consentement dans une telle situation.

[Text]

With respect to the point made by Mr. Langlois as to what offences may lead to forfeiture in future, surely it is apparent that any offences which are dealt with in future have to be dealt with by way of legislation.

If Parliament does not feel that they are proper, then Parliament may well say so at that time. Personally, I do not think there will be very many cases where forfeiture will be the penalty in future. I think it is quite apparent that what we have dealt with in Book I are the normal and traditional offences for which forfeiture has always been considered the penalty.

I think the situation goes no further than that. I can give no undertaking that the department would not consider some other offence in future to be an offence for which there should be forfeiture, but, as I say, surely that is something which in this scheme of legislation has to go into a bill in future and dealt with at that time.

Mr. Barry: Mr. Chairman, it seems to me, if I may say so, that there are two points here. With respect to delaying a vessel while papers are being verified—to give the example which Mr. Langlois gave—it seems to me that that is a matter relating to the refusal to give clearance to a vessel until such matters have been dealt with. Similarly, let us say, if a ship is an ecological disaster, it is not to go polluting the coast.

These are not matters relating so much to what happens to a vessel automatically, pending a trial on a forfeiture matter, but would more properly be covered by restrictions on clearance. And I think they are in fact so covered. That is the first point.

The second point is this: let us suppose that there is a case where forfeiture proceedings should not be accompanied by the right to put up bail and keep the vessel operating during the proceedings. In our submission that could, in a proper case, be specifically provided for that case, but it should not be a blanket rule relating to all cases of forfeiture. In consequence, our proposal is to delete the words “with the consent of the Minister,” and that the words “satisfactory to the Minister” should stay, and if a special rule is required for a particular case, then put it in for the particular case.

The Chairman: Are there any further questions or comments? What is the opinion of the committee in regard to item 18 on page 14?

Mr. Barry: We have a comment, Mr. Chairman. It seems to us that there is some obscurity in the precise meaning of the phrase “to the person of whom the property was seized.” If it means the owner of the property, it seems to us that there is a problem. There may well be a mortgage creditor, and there may well be lien holders on the vessel. We would suggest some wording similar to that in item 13, “appropriate disposition of any surplus moneys.”

Mr. Stone: So far as the wording proposed by the Bar Association is concerned, I do not think we wanted to assume the role of draftsman. We put that particular wording forward by way of suggestion for the committee. If a better wording can be found, such as “to the person entitled thereto,” or some

[Traduction]

Quant à l'aspect soulevé par M. Langlois, savoir quelles infractions seront à l'avenir punissables de confiscation il est sûrement évident que toute infraction devra être réglée par voie législative.

Si le Parlement s'y oppose, il pourra se prononcer là-dessus en temps voulu. Personnellement, j'estime que les cas punissables de confiscation seront peu nombreux à l'avenir. Il est tout à fait évident, je crois, que le Livre I porte sur les infractions courantes qui entraînent normalement la confiscation.

Je ne crois pas que la situation soit appelée à changer. Je ne peux pas garantir que le ministère ne jugera pas, plus tard, que d'autres infractions doivent être punies de confiscation, mais comme je l'ai déjà dit, c'est une question qui devra être réglée par voie législative en temps voulu.

M. Barry: Monsieur le président, il me semble, si vous me permettez de le dire, qu'il y a ici deux points à faire ressortir. Pour ce qui est de retenir les navires pendant la vérification des documents—pour reprendre l'exemple de M. Langlois—il me semble qu'il s'agit d'un refus d'accorder son congé à un navire tant que la question n'a pas été réglée. De même, si un navire est une menace à l'écologie, il ne doit pas aller polluer la côte.

Il s'agit moins de savoir ce qui arrive automatiquement à un navire, poursuivi pour une infraction entraînant la confiscation, que de préciser quelles restrictions régissent l'obtention du congé. Selon moi, ces cas sont déjà visés. Voilà le premier point.

Voici le second: supposons que dans un certain cas la procédure de confiscation ne s'accompagne pas du droit de verser un cautionnement et de laisser le navire poursuivre ses activités pendant le procès. A notre avis, on pourrait le préciser au besoin mais il ne faudrait pas en faire une règle générale s'appliquant à tous les cas de confiscation. Par conséquent, nous proposons de supprimer l'expression «avec le consentement du ministre» et de conserver les mots «au ministre»; on pourrait, au besoin, édicter une règle particulière.

Le président: Y a-t-il d'autres questions ou commentaires? Que pensent les membres du comité du numéro 18, à la page 14?

M. Barry: Monsieur le président, nous aimerions faire un commentaire. Il nous semble que la signification de l'expression «à la personne aux mains de laquelle se trouvait la propriété» est quelque peu obscure. Si l'on désigne ainsi le détenteur de la propriété, un problème surgit. Il peut fort bien exister un créancier hypothécaire et d'autres droits de détention sur le navire. Nous proposons d'employer une formule semblable à «affectation appropriée de surplus» qui figure au numéro 13.

M. Stone: Pour ce qui est de la formule proposée par l'Association du barreau, je crois que nous ne voulions pas nous substituer au rédacteur de la loi. Nous proposons cette formule en la soumettant à l'attention du comité. Si l'on pouvait trouver une meilleure formule, comme par exemple «à

[Text]

such wording, I do not think the Bar Association would have any great difficulty with it.

The Chairman: We will reserve that with the comment made by Mr. Stone.

Mr. Mahoney: If I might make a minor point, Mr. Chairman, in looking at this suggestion, we assumed that there was a typographical error in saying "paid to the person of whom the property was seized." We interpreted that as meaning "from whom the property was seized."

The Chairman: It has been suggested that we change the word "of" to "from." Is that correction approved?

Senator Bourget: Mr. Chairman, what are the words that we are amending?

The Chairman: We are changing the words to "from whom the property was seized."

Mr. Barry: With respect, Mr. Chairman, the problem remains. A vessel under demised charter may be considered to be seized from the demised charterer. It by no means follows that the balance of any surplus funds should necessarily be returned to him rather than to the owner of the vessel. The normal provisions of a demised charter party will provide that they are returned to the owner and not to the person "from whom". So our objection remains that the provision dealing with the distribution of surplus funds should not be any more specific than words such as "appropriate distribution of surplus funds to those to whom they are entitled," or words to that effect.

Senator Bourget: How would you change it?

Mr. Barry: After the word "person" I would add "or persons entitled thereto."

Senator Bourget: Is there any objection from the CBA?

Mr. Gerity: Our chairman has already said that he did not seek the office of draftsman. We merely thought that "of whom" was suitable English for this purpose.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, we felt that the words "of whom" was slightly obscure and that if the section were changed to read "from whom" that would be a satisfactory solution. We do not feel that the amendments suggested to this committee need necessarily be made in order to solve every problem that individuals may have in the practice of admiralty law. We think that this recommendation by the committee is a very satisfactory one and we are prepared to go along with it. One could quibble about these sections from here to eternity if one had a particular objective in mind for the future, or there was the possibility of some action that one might be engaged in. If legislation is to be provided to take into account every conceivable problem, it would be an endless task. We think the section is very satisfactory the way it is.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I would like to jump on this rare occasion to agree with Mr. Mahoney.

The Chairman: Now we are making progress.

[Traduction]

la personne qui y a droit», je ne crois pas que l'Association du barreau s'y opposerait.

Le président: Nous joindrons ces commentaires à ceux de M. Stone.

M. Mahoney: Monsieur le président, j'aimerais relever un point mineur; nous croyons qu'il y a eu erreur typographique dans l'expression «paid to the person of whom the property was seized». Nous croyons qu'il aurait fallu écrire «from whom the property was seized».

Le président: On a proposé de substituer le mot «from» à «of». Cette correction est-elle approuvée?

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, quelle expression nous proposons-nous de modifier?

Le président: Nous remplaçons l'expression par «from whom the property was seized».

M. Barry: Si je puis me permettre, monsieur le président, le problème reste entier. On peut considérer qu'on retire à l'affrètement un navire dont les droits ont été cédés. Cela ne signifie aucunement que le surplus doit forcément lui être versé plutôt qu'au propriétaire du navire. Selon les dispositions habituelles concernant les droits cédés, le surplus doit être versé au propriétaire et non à la personne «dont», etc. Ainsi, nous soutenons que dans les dispositions concernant la répartition du surplus, il ne faudrait pas utiliser une expression plus précise que «répartition appropriée du surplus entre ceux qui y ont droit» ou une expression de ce genre.

Le sénateur Bourget: De quelle façon procéderiez-vous à cette modification?

M. Barry: J'ajouterais après le mot «personne» l'expression «ou des personnes y ayant droit».

Le sénateur Bourget: Y a-t-il une objection de la part de l'Association du barreau canadien?

M. Gerity: Notre président a déjà souligné qu'il ne voulait pas se substituer au législateur. Nous pensions simplement que les mots «of whom» auraient été appropriés.

M. Mahoney: Monsieur le président, nous considérons que les mots «of whom» sont quelque peu obscurs et qu'il serait préférable de leur substituer les mots «from whom». Nous ne croyons pas que les modifications proposées au Comité visent forcément à résoudre tous les problèmes qui peuvent surgir dans l'application du droit maritime. Nous croyons que cette recommandation du comité est très acceptable et nous sommes disposés à l'approuver. Quelqu'un qui aurait un projet précis en tête ou qui voudrait tenter des poursuites pourrait discuter de ces articles pendant des jours entiers. Si la loi devrait prévoir tous les problèmes éventuels, on n'en finirait plus. Nous croyons que l'article est très acceptable dans sa forme actuelle.

M. Langlois: Monsieur le président, j'aimerais préciser que, pour une fois, je suis d'accord avec M. Mahoney.

Le président: Nous progressons.

[Text]

Mr. Langlois: I think there is nothing in this code which prevents the application of normal civil law or even admiralty law with respect to titles and things of that sort. I read section BI-23 as referring that it be paid to the persons from whom the property was seized, but, of course, under reserve of the rights of any third parties. The Civil Code may apply, if it is a debt covered by civil law; or admiralty law may apply, if it is a mortgage, and things of that sort. I do not think that in this kind of section the onus should be on the minister to discover who is entitled to the money. The presumption should be that the money is returned to whomever it was taken from, under reserve of any other person making his claim. The courts would then decide whether the minister should retain payment or should pay into court. We already have a body of law on this subject in the provinces as well as in the dominion. I would agree with Mr. Mahoney and the changed wording suggested by Mr. Mahoney. You are casting on whomever is applying section BI-23 to retain the money until he has determined who is entitled to it, whereas it would be much simpler to say that you return it to the person from whom you have taken the property, under reserve of any other person coming out and making his claim.

Senator Denis: The third party would have to look to the owner of the property.

Mr. Barry: Subject to correction, Mr. Chairman, I believe that it is not the minister who is concerned with the disposition of the proceeds of such a sale, but the Admiralty Court. There would appear to be no reason why the admiralty Court should not follow its usual practice, which is well established, providing for the distribution of moneys to the persons to whom they are entitled. If we say "to the persons entitled thereto," then to the extent that the owner is entitled, he will get it; but if we put in "to the owner," period, which is the person from whom the property was seized, we are necessarily excluding everyone else. I agree with Mr. Mahoney that anomalies may in future arise. It is our respectful submission that that is no reason for enacting legislation in the form which is guaranteed to give rise to anomalies, if they can be avoided. Mr. Stone, the chairman of the Bar Association, suggested the wording, and I thoroughly support it. I think it is an improvement over what I had suggested before, but it would cover an evident problem.

The Chairman: What are we going to do with it?

Mr. du Plessis: Is the word "owner" already in BI-23? I do not see the word "owner" there.

Mr. Barry: No, it is not. It is "the person of whom the property was seized" That would mean, I think it is pretty clear, either the owner of the ship seized from that owner, or a demise charterer.

Mr. du Plessis: Or the person entitled thereto.

Mr. Barry: No. That refers to the funds, you see, so that a mortgagee, for example, can pick up his funds, instead of having to fight with the trustee in bankruptcy for them, the

[Traduction]

M. Langlois: Je crois que rien dans ce code n'empêche l'application normale du droit civil ou même du droit maritime à propos des titres et éléments de ce genre. Selon moi, l'article BI-23 sous-entend que le montant doit être versé aux personnes dont les biens ont été confisqués, tout en respectant évidemment les droits des tiers. On peut invoquer le Code civil s'il s'agit d'une dette relevant du droit civil ou le droit maritime s'il s'agit d'une hypothèque et autres. Je ne crois pas que dans ce genre d'article ce soit au ministre de trouver quelles sont les personnes ayant droit à recouvrement. On peut supposer que l'argent est censé être restitué à la personne qui l'avait d'abord déboursé, sous réserve des réclamations qui pourraient être faites par d'autres personnes. Les tribunaux décideraient alors si le ministre devrait retenir la somme ou la remettre au tribunal. Nous avons déjà un ensemble de règles à ce sujet, tant au niveau provincial que fédéral. Je suis d'accord avec M. Mahoney et j'appuie les modifications qu'il propose quant au libellé de l'article. Au lieu de demander à ceux qui auront à appliquer l'article BI-23 de retenir la somme jusqu'à ce qu'il ait décidé à qui elle revient, il serait beaucoup plus simple de prévoir que ladite somme serait restituée à la personne de qui on l'avait exigée, sous réserve des revendications qui pourraient être faites par toute autre personne.

Le sénateur Denis: La tierce partie devrait compter sur le propriétaire des biens concernés.

M. Barry: Sauf erreur, monsieur le président, je crois que ce n'est pas le Ministre qui devra disposer du produit d'une telle vente, mais plutôt la Cour d'Amirauté. Il semble que rien ne s'oppose à ce que celle-ci procède comme elle le fait habituellement, c'est-à-dire qu'elle remette lesdites sommes aux personnes qui y ont droit. Si nous disons «aux personnes qui y ont droit» on la remettra au propriétaire des biens si c'est lui qui y a droit; mais si nous disons seulement «aux propriétaires des biens», c'est-à-dire à la personne dont la propriété a été confisquée, nous excluons forcément toute autre personne. Je crois, à l'instar de M. Mahoney, que cela pourrait occasionner des problèmes. Sans vouloir offenser qui que ce soit, nous sommes d'avis que rien ne justifie qu'on adopte des lois qui, telles que libellées, occasionneront à coup sûr des problèmes, si l'on peut éviter qu'il en soit ainsi en modifiant le libellé en question. Le président de l'Association du barreau, M. Stone, a proposé un nouveau libellé, et je l'appuie sans réserve. Je crois que c'est une amélioration par rapport à la suggestion que j'ai faite, car ce libellé résoudrait un problème évident.

Le président: Alors, qu'allons-nous faire?

M. du Plessis: Le mot «propriétaire» est-il déjà employé à l'article BI-23? Je n'y trouve pas ce mot.

M. Barry: Non, il n'y est pas. On y parle de «la personne aux mains de laquelle se trouvaient le navire ou la cargaison lors de leur mise sous séquestre». Je crois qu'il est très clair que cela signifie soit le propriétaire du navire mis sous séquestre soit un affrèteur auquel le navire a été cédé.

M. du Plessis: Ou la personne qui y a droit.

M. Barry: Non. Il s'agit plutôt d'une somme d'argent de sorte que par exemple, un créancier hypothécaire peut reprendre son dû plutôt que d'avoir, pour le recouvrer, à lutter contre

[Text]

trustee claiming that they belong to him, notwithstanding the mortgage, which is what the section seems to suggest.

Mr. Gerity: The section merely suggests that it be returned to the party from whom it was seized, which is a simple concept.

Mr. Barry: If it merely means to return it to the owner, it does not make sense, in the context of BI-23, which gives all sorts of rights to people who intervene and raise claims with respect to their interest in the vessel, to give them to just one of them, disregarding the interests that lienholders and mortgagees, and so forth, have managed to vindicate, and then, presumably, the lienholders, mortgagees and everyone else would have to start the battle all over again. With respect, that makes no sense at all. If you have a determination, as the immediately preceding sections provide, then, once you have determined who is entitled to the money, you pay it over to the persons entitled.

Senator Denis: You mean to say that surplus funds could be given to the wrong person?

Mr. Barry: When you say, senator, that it is to be paid to the person from whom the property was seized, that, in my submission, is a completely different concept that the persons entitled to the money, which is what BI-22, and following, are dealing with in detail, and why use the wrong concept? If people are entitled to intervene, to vindicate their rights to funds arising out of the sale of the ship, then let them be paid. That is the whole purpose of the preceding sections.

Mr. du Plessis: If they are entitled to part of the surplus funds, would they not have a claim on their own, afterwards, against the person from whom the property was seized?

Mr. Barry: They would probably have a claim, although the section providing that the money be paid out to a particular individual, the designated individual, the one from whom the property is seized, might give rise to some doubt about the matter; but even if that is the case, why have a two-step process, where everybody goes to court, the court decides who is entitled and who is not entitled, and then you pay it out to one of them, and then all the others have to go chasing after them? It simply does not make sense.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I suggest that would not happen, because there are many procedures in the Admiralty Court to prevent that.

The Chairman: What is the wish and pleasure of the committee?

Senator Bourget: Here again it is a matter of interpretation by those who have experience, but I think I am in agreement with the way it is drafted, "the person from whom the property was seized."

[Traduction]

le syndic de faillite qui pourrait le revendiquer sans tenir compte de l'hypothèque, comme semble le prévoir cet article.

M. Gerity: L'article stipule simplement que la somme doit être restituée à la partie visée par la mise sous séquestre, ce qui représente un concept simple.

M. Barry: Si cela veut simplement dire que la somme doit être restituée au propriétaire, il est inacceptable, dans le contexte de l'article BI-23, où l'on confère toute sorte de droits aux personnes qui interviennent pour faire valoir leurs droits sur les navires, que l'on verse la somme à un seul d'entre eux, sans égard pour les droits que revendiquent les détenteurs de privilèges, les créanciers hypothécaires, etc., de sorte que l'on peut supposer que ces derniers se verraient dans l'obligation de recommencer à zéro leur lutte pour défendre leurs droits. Sans vouloir offenser qui que ce soit, cela n'a aucun sens. S'il y avait décision officielle, comme dans le cas des articles précédents, on établirait quelles personnes ont des droits sur la somme en question et on distribuerait la somme en conséquence.

Le sénateur Denis: Voulez-vous dire que les sommes en surplus pourraient être remises à la mauvaise personne?

M. Barry: Quand vous dites, sénateur, que la somme devrait être remise à la personne visée par la mise sous séquestre, cela ne me semble pas du tout la même chose que de remettre la somme aux personnes qui y ont droit, et c'est d'ailleurs ce dont traite en détail l'article BI-22 et les suivants. Pourquoi alors utiliser le mauvais concept? Si des personnes ont des droits sur les sommes découlant de la vente d'un navire, pourquoi cette somme ne leur serait-elle pas remise. C'est justement ce but qu'on poursuit dans les articles précédents.

M. du Plessis: Si elles ont droit à une partie des sommes en surplus, ne leur serait-il pas possible de revendiquer, après coup, directement auprès de la personne qui avait été visée par la mise sous séquestre?

M. Barry: Elles pourraient probablement le faire, quoique l'article prévoyant que la somme doit être versée à une personne en particulier, c'est-à-dire à la personne désignée, à celui dont on a mis la propriété sous séquestre, peut nous amener à en douter; mais, même le cas échéant, pourquoi cette procédure en deux étapes selon laquelle tous les intéressés s'adressent d'abord au tribunal, celui-ci décide qui a des droits sur cette somme et qui n'en a pas, après quoi on verse la somme à un seul d'entre eux, de sorte que tous les autres sont obligés de poursuivre celui à qui on a versé la somme? Cela n'a tout simplement aucun sens.

M. Mahoney: Monsieur le président, à mon avis cela ne se produira pas, car la Cour d'Amirauté dispose de beaucoup de procédures propres à prévenir de telles situations.

Le président: Quels sont les désirs du Comité?

Le sénateur Bourget: Encore là, c'est une question d'interprétation de la part de ceux qui s'y connaissent, mais je suis personnellement porté à trouver valable le libellé actuel qui se lit comme suit: «la personne au nom de laquelle se trouvait le navire ou la cargaison lors de leur mise sous séquestre».

[Text]

Senator Forsey: It should be, "the person from whom", should it not?

Mr. Barry: Yes.

The Chairman: With that correction, from "of" to "from", does it pass?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We now turn to page 16, item No. 19. Any questions on that?

Senator Denis: No.

Mr. Langlois: No problem.

The Chairman: That is approved.

No. 20?

Mr. Langlois: That is consequential to the preceding amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: Approved?

Hon. Senators: Approved.

The Chairman: Item 21, on page 16. "Definition of 'owner'".

Senator Bourget: That is reserved.

Senator McElman: We do not plan to have Mr. Mahoney deal with his reserved sections at this point?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, with respect to that item, I might say that we are in agreement with the item itself. The only reason I requested that it be reserved was with respect to the note. If you follow that note through into Part I, there is the suggestion, in item 40 of Part I, that something has been left out of the amendment which we had previously put to the committee. We do not believe that anything has been left out of it. If it was left out it was left out deliberately. But with respect to the item itself, we have no objection.

The Chairman: Is it still reserved?

Senator Riley: No. He has withdrawn his reservation.

Senator McElman: Not entirely.

Senator Forsey: That definition of "owner" is satisfactory to you, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: Yes. I might say that the words which have been used in the amendment which we will propose are slightly different, for a reason which I can explain at the time, but the intent of it is there.

The Chairman: Page 18, item No. 22, "Regulations."

Mr. Langlois: No problem there.

Mr. Barry: Agreed.

Mr. Gerity: Four are agreed.

The Chairman: Does Senator Forsey have anything to say? He deals with regulations all the time. If Senator Forsey agrees, that is all right.

[Traduction]

Le sénateur Forsey: La version anglaise devrait dire: «The person from whom,» n'est-ce-pas?

M. Barry: Oui.

Le président: Compte tenu de cette correction qui consiste à remplacer «of» par «from», cette disposition est-elle acceptable?

Des voix: Oui.

Le président: Passons maintenant à la page 16 n° 19. Y a-t-il des questions à ce sujet?

Le sénateur Denis: Non.

M. Langlois: Pas de problème.

Le président: Approuvé.

N° 20?

M. Langlois: Monsieur le président, il s'agit là d'une disposition corrélative à la modification antérieure.

Le président: Approuvée?

Des voix: Approuvée.

Le président: N° 21 page 16. Définition de «propriétaire».

Le sénateur Bourget: Cette rubrique est pour l'instant en suspens.

Le sénateur McElman: Nous n'avons pas, pour l'instant, l'intention de demander à M. Mahoney de traiter des rubriques qu'il tient en suspens?

M. Mahoney: Monsieur le président, ce qui concerne plus particulièrement ce numéro, je dirais que nous convenons du libellé. La seule raison pour laquelle j'ai demandé que soit laissé en suspens porte sur la note. Ainsi, l'interprétation de cette note dans la partie I du n° 40 porte à croire qu'une disposition que nous avions soumise au Comité a été écartée. Nous ne croyons pas que cela soit le cas. Par contre si tel était le cas cela aurait été fait délibérément. Mais en ce qui concerne ce numéro nous n'avons aucune objection.

Le président: Est-il toujours en suspens.

Le sénateur Riley: Non. M. Mahoney vient de s'expliquer.

Le sénateur McElman: Pas complètement.

Le sénateur Forsey: La définition de «propriétaire» vous satisfait-elle monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Oui. Je pourrais néanmoins ajouter que les termes employés dans la modification que nous allons soumettre sont légèrement différents et cela pour une raison que j'expliquerai en temps voulu mais il n'en reste pas moins que l'intention reste la même.

Le président: Page 18, n° 22. «règlements».

M. Langlois: Aucune difficulté.

M. Barry: D'accord.

M. Gerity: Quatre personnes sont d'accord.

Le président: Le sénateur Forsey qui traite formellement des questions réglementaires a-t-il quelque chose à dire? S'il est d'accord tout est bien.

[Text]

Now we come to a "departmental recommendation not inserted in Part I," schedule III, clause BII-4, page 45. We will have to look at the bill for this one.

This refers to the bill on page 45 at line 26.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I might be of assistance to you, the departmental recommendation which has been placed here is only the amendment which the department had proposed earlier, which puts into effect the change in item 22. If the committee has agreed to item 22, this note is the actual amendment which would be made in order to implement it.

The Chairman: Then that is approved.

Page 20, item 23.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, we disagree with the proposal made in item 23, section BII-61, so far as the section purports to allow the Federal Court to order a stay of proceedings in other courts.

... and the Court may stay or enjoin any party proceeding or intending to proceed in any other court during the time the said order is in force and effect.

Mr. Stone: That is a party before this court, though, the Federal Court, Mr. Chairman.

Mr. Gerity: It was drafted only to stay proceedings before the judge in question. We redrafted because of objections raised here earlier.

Mr. Langlois: I have misread the recommendation.

Mr. Gerity: There is no question but that it is only intended that a judge having a proceeding before him, such as is described in the section, may prevent the parties before him from going elsewhere to continue the quarrel.

The Chairman: Is the item approved?

Senator Bourget: Approved.

The Chairman: Item 24.

Mr. Stone: Mr. Chairman, this is a suggestion made by the Canadian Bar Association. It is something new. Such a situation arose in my own personal experience in a case before the Federal Court, where I argued that the court had inherent jurisdiction to correct errors appearing in the records—the register or a certificate of registration—as I believe is the case in England. That argument was not accepted by the court, which relied, instead, on Section 22 of the Federal Court Act, which, of course, is a grant of expressed jurisdiction. With the decision of the Supreme Court of Canada—and I believe the case is the Quebec and North Shore case—unless the court is given an express granted jurisdiction, unless the power is given by way of a substantive change in the law, then I am afraid that the Federal Court would not have the power to correct errors in the register or in a certificate.

The Chairman: You are adding to the powers of the Admiralty Court the power to correct any errors appearing on the register or the certificate.

[Traduction]

Nous en venons maintenant aux recommandations ministérielles qui ne figurent pas à la partie I, annexe III, article B 11-4, page 45. Il faudra nous reporter au projet de loi à ce sujet.

Page 45 ligne 26.

M. Mahoney: Monsieur le président, permettez-moi de vous dire que la recommandation ministérielle dont il est fait état ici, est, en fin de compte, celle que le ministère avait soumise antérieurement pour mettre en vigueur la modification n° 22. Si le Comité l'a accepté, cette note constitue la modification qui serait apportée pour sa mise en vigueur.

Le président: Dans ce cas elle est approuvée.

Page 20, n° 23.

M. Langlois: Monsieur le président, nous sommes en désaccord avec la proposition faite au n° 23, article BII-61 qui autoriserait la Cour fédérale à ordonner qu'il soit sursis à toute procédure pendante devant un autre tribunal.

... et la Cour peut ordonner qu'il soit sursis à toute procédure pendante ou à engager ultérieurement lorsque l'ordonnance a force de loi.

M. Stone: Il s'agit, monsieur le président, de procédures engagées devant la Cour fédérale.

M. Gerity: Cette modification a été conçue dans le seul but de surseoir aux procédures devant le juge en question. Nous proposons un nouveau libellé vu les objections soulevées antérieurement ici.

M. Langlois: J'ai mal lu la recommandation.

M. Gerity: Cette disposition ne s'appliquerait que dans le cas où le magistrat saisi d'une affaire visée à cet article pourrait empêcher les parties en litige de s'adresser à un autre tribunal pour poursuivre les procédures.

Le président: Le numéro est-il approuvé?

Le sénateur Bourget: Approuvé.

Le président: Numéro 24.

M. Stone: Monsieur le président, il s'agit d'une proposition faite par l'Association du Barreau canadien qui est tout à fait nouvelle. J'ai eu à faire face à une situation analogue dans une affaire portée devant la Cour fédérale où j'ai défendu le point de vue que la Cour était compétente pour rectifier les erreurs figurant au dossier—soit au registre ou au certificat d'immatriculation—comme c'est, je crois, le cas en Angleterre. Les raisons que j'avais alléguées furent réfutées par la Cour qui décida plutôt de se reporter à l'article 22 de la Loi sur la Cour fédérale, lequel bien entendu constitue une délégation expresse de pouvoirs. Compte tenu de l'arrêt de la Cour suprême du Canada dans l'affaire Québec et North Shore, à moins que la cour ne dispose d'une délégation de pouvoirs expresse, et à moins que les pouvoirs ne soient conférés que par une modification fondamentale de la Loi, je crains que la Cour fédérale ne soit pas habilitée à rectifier les erreurs figurant au registre ou au certificat d'immatriculation.

Le président: En fait aux pouvoirs de la Cour d'amirauté vous ajoutez celui de rectifier les erreurs qui figurent au registre ou au certificat d'immatriculation.

[Text]

Mr. Stone: That is the purpose.

Mr. Gerity: That would give effect to the Supreme Court's decision that there must be a positive act of Parliament to grant the jurisdiction.

The Chairman: We will give them all the power they want.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, may I just say that this is a very desirable decision.

The Chairman: Do you agree? It is unanimous.

Senator Smith (Colchester): Before it becomes unanimous, may I just ask what kind of error? Is it meant to be one that appears on its face?

Mr. Gerity: On the face of the register, and that would probably appear on the certificate as well. The face of the register is specifically what we discussed, which is the register book, where there will not be any central computerized system.

Senator Smith (Colchester): There is no question of trying to prove that somebody has made a mistake unless you see that mistake on the document when you examine it.

Mr. Gerity: Yes; it is simply to correct a wrong entry or something of that kind. It is to provide the same power that a land court has to rectify a deed.

Senator Smith (Colchester): It is unanimous now, Mr. Chairman.

Senator Riley: How is the error established to the satisfaction of the court? Is it by counsel? It is not an arbitrary thing.

Mr. Gerity: It is probably a rare case, senator, but the same thing occurs in land transactions where the deeds do not meet the bounds and so on. Nearly every state and province has the power to rectify a deed, for example, where the meets and bounds go in opposite directions. It is the same case here. It may be that a registrar, sub-registrar or a junior officer in a registry, may make an error in recording in the registry with regard to some item or some portion of one of the proper documents. The only method by which that can be rectified, as Mr. Stone has suggested, is by having a positive act of Parliament in Canada upon which the jurisdiction of the Federal Court may be. Without the act, the court has no jurisdiction.

Senator Forsey: It might be some kind of slip in a date or something of that sort, or perhaps the misspelling of a name, or something of the kind.

Mr. Stone: That is correct, senator. In a case I had, if you can believe it, the application was made and recorded in the wrong name.

Senator Forsey: That is the sort of thing I thought it must be.

[Traduction]

M. Stone: C'est effectivement l'intention qui préside à cette disposition.

M. Gerity: Cela entérinerait la décision de la Cour suprême qui prévoit que l'octroi de pouvoirs doit être conséquent à une loi du Parlement.

Le président: Nous leur accorderons tous les pouvoirs qu'ils veulent.

M. Mahoney: Monsieur le président, permettez-moi d'ajouter qu'il s'agit d'une décision souhaitable.

Le président: Êtes-vous tous d'accord?

Le sénateur Smith (Colchester): Avant de nous prononcer permettez-moi de demander de quel type d'erreur il s'agit? S'agit-il d'une erreur dans les documents?

M. Gerity: Il s'agit d'une erreur figurant au registre et qui apparaît également sur le certificat. Nous avons plus particulièrement discuté de celle figurant au registre, dans le cas où il n'existe aucun système central d'immatriculation informatisé.

Le sénateur Smith (Colchester): Il n'est absolument pas question d'essayer de prouver que quelqu'un a fait une erreur à moins que ladite erreur ne soit relevée sur le document lors de l'examen.

M. Gerity: Oui, il s'agit simplement de rectifier une erreur d'écriture ou quelque chose du genre. Il s'agit en fait d'octroyer un pouvoir équivalent à celui dont dispose une «land court» de rectifier une erreur portant sur un acte authentique.

Le sénateur Smith (Colchester): Nous sommes tous d'accord maintenant, monsieur le président.

Le sénateur Riley: Comment l'erreur est-elle reconnue à la satisfaction du tribunal? Est-ce par l'intermédiaire d'un avocat? Il ne s'agit pas d'une procédure arbitraire.

M. Gerity: Il s'agit probablement d'un cas rare sénateur, mais la même chose survient dans les transactions foncières où les limites ne correspondent pas aux limites figurant sur les actes. Ainsi, presque tous les États ou provinces sont autorisés à corriger des erreurs dans un acte, par exemple dans les cas où les délimitations vont en sens opposé. C'est la même chose ici. Il se peut qu'un conservateur, un sous-conservateur ou encore un agent peu expérimenté et responsable du bureau d'enregistrement commette une erreur dans le report d'une donnée au registre portant sur une rubrique ou une partie des documents. La seule façon de corriger ces erreurs, comme M. Stone l'a proposé, est de disposer au Canada d'une loi votée au Parlement établissant la compétence de la Cour fédérale. À défaut de disposer d'une telle loi la Cour fédérale ne saurait être compétente.

Le sénateur Forsey: Il se pourrait fort bien qu'il s'agisse d'un oubli dans le report d'une date ou quelque chose comme cela, ou encore qu'un nom propre n'ait pas été correctement orthographié.

M. Stone: C'est exact, sénateur. Ainsi, dans une affaire dont je me suis occupé, croyez-le ou non, la demande avait été faite et consignée sous un nom erroné.

Le sénateur Forsey: C'est précisément de ce genre de chose qu'il s'agit.

[Text]

Mr. Stone: It was clear to the world, once the documents were placed before the court, that it was so.

Mr. Gerity: We have been concerned, senators, with the fact that the Federal Court has been given jurisdiction in many instances, but there is no act of Parliament to confer the power to do whatever that jurisdiction is. There have been several sad examples of it in recent cases. The Supreme Court, of course, has definitely ruled twice, nine to nothing, on the point.

The Chairman: Well, we have an appeal by Mr. Stone.

Senator McElman: The certificate, of course, due to a clerical error, might not necessarily correspond to the register.

Mr. Gerity: That is quite possible. There may have been an error in transcribing one to the other.

Mr. du Plessis: May I ask Mr. Gerity if the word "error" here is intended to include the word "omission" as well?

Senator Denis: An omission is an error.

Mr. Gerity: Actually, you are quite right about the word "omission". Then I would have to change "appearing." It would be, "correct any error or omission which appears on the face of the record."

Mr. du Plessis: "Error or omission on the face . . ."

Senator Forsey: An omission cannot appear on the face; can it?

Mr. Gerity: The word "appear" would have to disappear.

Mr. du Plessis: I wonder if Mr. Mahoney would indicate his approval of this suggestion and the other one? Have you other wording, or have you agreed with this wording?

Mr. Mahoney: As I recall, our wording is the same as this. We did consider the question. We felt that omissions are really covered by error.

The Chairman: It is an error.

Mr. du Plessis: In a sense it is an error to omit something.

The Chairman: Item 24 is passed. Mr. Stone, you can now appeal.

Item 25.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I may be of some assistance to you, the suggestion made by the Bar Committee in this case is identical, except in one respect, with the proposal the department had made earlier, and the only difference is that the words "a trust instrument" was used in the amendment that was put forward earlier, and we quite agree that should be "the trust instrument."

The Chairman: Passed.

Page 22. Mr. Gerity informs me that page 22, 23 and 24 is just a short explanation of the general provisions with regard to registry. That is going to be changed by the department. What is your pleasure on this? Do you want Mr. Gerity to read this and explain it as he goes along?

[Traduction]

M. Stone: Cela est apparu clairement une fois que les documents ont été déposés au tribunal.

M. Gerity: Nous avons éprouvé certaines inquiétudes, sénateur, relativement au fait que la Cour fédérale dispose de certains pouvoirs dans de nombreux cas mais qu'il n'y ait, en contrepartie aucune loi du Parlement qui lui confère ces pouvoirs particuliers. Il existe nombre d'exemples regrettables de cas semblables. La Cour suprême, il va sans dire, s'est à deux reprises prononcée à ce sujet à 9 voix contre 1.

Le président: Je pense que M. Stone souhaite intervenir.

Le sénateur McElman: Bien entendu, il se pourrait qu'à la suite d'une erreur du Secrétariat, le certificat d'enregistrement ne corresponde pas nécessairement au registre.

M. Gerity: C'est tout à fait possible, il peut y avoir erreur dans la transcription d'un registre à l'autre.

M. du Plessis: Puis-je demander à M. Gerity si dans ce contexte l'«erreur» doit aussi comprendre l'«omission»?

Le sénateur Denis: Une omission est une erreur.

M. Gerity: En fait, vous avez tout à fait raison au sujet du terme «omission». Je devrais alors changer «figurant». Nous dirons donc «corriger toute erreur ou omission qui figure dans le dossier».

M. du Plessis: «Erreur ou omission dans. . .»

Le sénateur Forsey: Une omission peut figurer maintenant quelque part!

M. Gerity: Il faudrait donc supprimer «qui figure».

M. du Plessis: M. Mahoney pourrait-il nous dire ce qu'il pense de ces deux suggestions. En avez-vous une autre, ou êtes-vous d'accord avec ces termes?

M. Mahoney: Je pense que nous avons choisi les mêmes. Nous avons examiné la question et pensé que l'«erreur» comprenait bien l'omission.

Le président: C'est une erreur.

M. du Plessis: D'une certaine manière, c'est une erreur que d'omettre quelque chose.

Le président: Le numéro 24 est adopté. Monsieur Stone, vous pouvez maintenant en appeler.

Numéro 25.

M. Mahoney: Monsieur le président, permettez-moi de vous dire que le Comité du Barreau a le même point de vue dans ce cas, à une exception près, en ce qui concerne la proposition que le ministère avait faite plus tôt, la seule différence étant qu'on parlait de l'effet «d'une fiducie» dans l'ancienne modification alors que nous sommes convaincus qu'il devrait s'agir de l'effet «de la fiducie».

Le président: Adopté.

Page 22. M. Gerity me fait savoir que les pages 22, 23 et 24 sont simplement une brève explication des dispositions générales concernant le bureau d'enregistrement. Le ministère va changer cela. Quelles sont vos préférences à cet égard? Voudriez-vous que M. Gerity nous en fasse une lecture commentée?

[Text]

Senator Langlois: I think these proposed amendments should be circulated to the members of the committee.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, is Mr. Gerity going to explain what really is meant by what we see on pages 22, 23 and 24, or whether he is going to explain the system which would follow from the amendments Mr. Mahoney is now going to give us.

Mr. Gerity: In essence, that is so. It will be recalled that at the time of our last meeting I was empowered by the department to get a shot of the central registry system for the sale and mortgage of ships. Something had to be substituted, so it meant to say that the bill itself required some minor amendments, such as to the words "central office." However, the Coast Guard had stated that they wished to keep a central data bank, or whatever, of all craft, small and large. What is spelt out here is what I believe they think they want to do, but it only means some minor changes in the bill itself. I merely wanted senators to understand that the central registry, as contemplated, and much complained of, is out. This merely describes what we think must come, not necessarily into the statute, but into the system. The minor statutory changes are required because I do not know whether the man will be called a registrar any longer or whether he will have a title under the Coast Guard provisions.

Senator Smith (Colchester): Then Mr. Gerity has not had a chance to examine the proposed regulations that have been drafted and that will be presented by Mr. Mahoney to see what system they really do establish.

Mr. Gerity: I can only say that I have every confidence that what is being drafted by Mr. Mahoney and his friends in the drafting business will suit the case. That is to say, there are to be local registries in the ports where the transactions will take place, and that was the principal objection of, I think, all the senators in this room, to say nothing of my friends on my right.

Senator Smith (Colchester): I agree. I am not trying to throw suspicion in advance that something peculiar has been done. All I want to understand is that somebody is going to explain to us what the changed provisions will in fact ultimately mean, so that we do not try to grasp it by looking at one proposed change at a time.

Mr. Gerity: I understand that Mr. Mahoney will this afternoon put before you the actual amendments that are proposed in consequence of the registry system being changed back to what it was and added to as to a record of small craft and so on.

Senator Smith (Colchester): I presume, though, that my request for an explanation of the meaning of the package ought to be directed to him rather than you.

Mr. Gerity: I just wrote something to enable this committee to realize that this would be the outcome of what was decided as of our last meeting. It was only an attempt on my own to put into ordinary English what I thought might be done.

[Traduction]

Le sénateur Langlois: Il me semble que les modifications proposées devraient être distribuées à tous les membres du Comité.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, M. Gerity va-t-il vraiment nous expliquer la teneur des pages 22, 23 et 24 ou alors nous expliquer le système découlant des modifications que M. Mahoney va nous présenter?

M. Gerity: En substance, c'est bien cela. Vous vous souvenez qu'à l'époque de notre dernière rencontre, le ministère m'avait chargé de revoir le système de bureau central d'enregistrement des ventes et hypothèques concernant les navires. Il fallait faire des changements, et le projet de loi exigeait aussi certaines modifications mineures, par exemple à l'expression «bureau central». Cependant, la Garde côtière avait déclaré qu'elle souhaitait conserver une banque centrale de données ou un système semblable pour toutes les embarcations, qu'elles soient petites ou grandes. Ce que vous voyez ici c'est, me semble-t-il, ses préférences, qui n'entraînent que des modifications mineures dans le projet de loi. Je voulais simplement que les sénateurs comprennent que le bureau central d'enregistrement qui avait été envisagé et qui avait soulevé de nombreuses critiques n'est plus au programme. Ceci décrit simplement ce qui devrait, selon nous, être adopté, pas nécessairement dans la loi, mais dans le système. Il faudra apporter quelques modifications mineures à la loi parce que je ne sais pas si le titre de «conservateur» sera désormais utilisé ou s'il faudra suivre à cet égard les dispositions de la Garde côtière.

Le sénateur Smith (Colchester): M. Gerity n'a pas eu la possibilité d'examiner la rédaction des règlements proposés, et M. Mahoney nous exposera le régime qu'ils instaurent.

M. Gerity: Je peux simplement dire que vous serez sûrement satisfaits de ce que rédige M. Mahoney et ses amis, experts dans la rédaction des lois. Il devra donc y avoir des bureaux d'enregistrement locaux, dans les ports où se feront les transactions, ce qui était je crois la principale objection de tous les sénateurs ici présents, sans parler de mes amis, à ma droite.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis d'accord. Je n'ai pas l'intention d'insinuer délibérément qu'il y a eu des irrégularités. Je voudrais simplement être assuré que quelqu'un va nous expliquer la portée réelle des nouvelles dispositions, pour que nous n'ayons pas à essayer de les comprendre, en examinant successivement chacune des modifications.

M. Gerity: Cet après-midi M. Mahoney vous présentera les modifications effectivement proposées, étant donné que le système d'immatriculation redevient ce qu'il était et qu'il s'ajoute maintenant à l'immatriculation des petites embarcations, etc.

Le sénateur Smith (Colchester): Il me semble cependant que je devrais m'adresser directement à lui plutôt qu'à vous pour qu'il m'explique tout cela.

M. Gerity: J'ai simplement écrit quelque chose pour que ce Comité puisse voir à quoi ont abouti les décisions que nous avons prises après notre dernière réunion. J'ai simplement essayé de rédiger très clairement ce qui me paraissait utile.

[Text]

Senator Smith (Colchester): It is very clear. All I am pressing for is to find out when we will have the proposed changes in front of us.

The Chairman: Would it meet with the approval of the committee if we received the amendments this afternoon and then had a discussion on them?

Senator Riley: The only thing troubling me is this. Has Mr. Mahoney, as the representative of the Department of Transport, consulted with the committee of the Canadian Bar Association about the wording of the proposed amendments?

Mr. Mahoney: The material you will receive this afternoon was completed as late as this morning, and there has therefore been no opportunity to place it before that committee. We feel, and we are confident, that what we are putting forward meets the point raised by that committee, and we hope the Senate will agree.

Senator Riley: Then you now have the material on hand, do you not?

Mr. Mahoney: Yes. It is to be distributed.

Senator Langlois: I understand the material is here now.

Senator Riley: It is physically present in this room, then.

Senator Langlois: It should be circulated to members of the committee before the lunch hour so that they will have an opportunity to look at the proposed amendments before we deal with them this afternoon.

Senator Riley: This is what I mean, particularly as we are very amateurish in the interpretation of marine law.

The Chairman: Not after the four or five weeks that we have been at this business; we are not amateurs any more.

Senator Riley: I think we should be given the proposed amendments to study them before we proceed.

The Chairman: They will be distributed within three minutes.

Senator Riley: That is what I want.

Mr. Barry: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Langlois and I will be able to get copies.

The Chairman: Certainly; you will get everything.

Mr. Gerity: I hope Mr. Mahoney will join the chairman and myself during the lunch hour so that we can look at them together.

The committee adjourned.

The committee resumed at 2.30 p.m.

The Chairman: Mr. Mahoney, from the department, will now proceed in an endeavour to explain all the papers we have before us.

Mr. Mahoney: Thank you Mr. Chairman. I would like to spend a few moments explaining the material and the purpose for the material which we provided just before the recess. In order to try to consolidate the work and make it a little easier

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): C'est très clair. J'essaie simplement de savoir quand nous disposerons des modifications proposées.

Le président: Le Comité serait-il prêt à discuter des modifications si nous les recevions cet après-midi?

Le sénateur Ryley: J'aurais seulement une question à soulever; M. Mahoney a-t-il, comme représentant du ministère des Transports, contacté le Comité de l'Association du Barreau canadien à propos de la rédaction des modifications proposées?

M. Mahoney: Les documents que vous recevrez cet après-midi ont été terminés seulement ce matin et il n'était donc pas possible de vous les soumettre plus tôt. Nous estimons avec optimisme que nos propositions respectent les points que votre Comité a soulevés, et nous espérons que le Sénat y souscrira.

Le sénateur Riley: Vous disposez maintenant des documents, est-ce bien cela?

M. Mahoney: Oui, ils doivent être distribués.

Le sénateur Langlois: J'ai entendu dire que les documents étaient ici.

Le sénateur Riley: Leur présence dans cette pièce est donc indéniable.

Le sénateur Langlois: Il faudra les distribuer aux membres du Comité avant l'heure du repas afin que nous puissions examiner les modifications proposées avant d'en discuter cet après-midi.

Le sénateur Riley: C'est aussi mon idée, d'autant plus que nous sommes loin d'être experts dans l'interprétation du droit maritime!

Le président: Nous ne sommes plus des amateurs, après quatre ou cinq semaines que nous y sommes plongés.

Le sénateur Riley: Il faudrait nous donner les modifications proposées pour que nous les étudions avant de poursuivre.

Le président: Nous allons les distribuer dans trois minutes.

Le sénateur Riley: C'est ce que je souhaite.

M. Barry: Monsieur le président, je voudrais savoir si M. Langlois et moi-même en aurons aussi des exemplaires.

Le président: Certainement!

M. Gerity: J'espère que M. Mahoney voudra bien se joindre au président et à moi-même à l'heure du repas afin que nous puissions les examiner ensemble.

Le Comité suspend ses travaux.

Le Comité reprend ses travaux à 14 h 30.

Le président: M. Mahoney, représentant du ministère, va maintenant tâcher de nous donner des explications concernant tous les documents déposés devant nous.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président; je voudrais prendre quelques instants pour vous dire pourquoi nous vous avons fourni ces documents juste avant l'ajournement. Pour unifier le travail et faciliter la tâche du Comité, nous avons

[Text]

for the committee, we have put all the proposals and amendments which have been suggested into three groups. The first one, entitled Group "A", we can dispose of, I believe very quickly, because it contains the motions to amend the French version of the bill which have already been adopted by the committee. The only reason that we are providing them at this stage is because we wish everyone to have a complete set of everything that has been put before the committee in the form of official amendments.

Group "A" consists of all the amendments to the French version of the bill and you may recall that they were all really quite technical amendments.

Group "B" consists of those amendments which were tabled on behalf of the Department of Transport during the hearings this summer. I do wish to make some very brief comment with respect to this group, because there is one amendment contained in it which was not actually tabled before the committee earlier but which we had prepared. The reason we have included it in this series at this time is because it conforms with a recommendation made by the Canadian Bar Association. Therefore, we will deal with it when we reach that point in the Bar Association's report. There are two omissions from this Group "B"; that is, two amendments which were tabled with the committee earlier, but which have now been taken out and inserted in Group "C". Again, this is because they are the subject of direct recommendations by the Bar committee.

The package which you have entitled Group "C", therefore, contains all recommendations made in Part II, although the recommendations made in Part II of the Bar report also include the amendments which are to be found in Group "B".

So, essentially, we are dealing with formal amendments which are to be found in Group "B" and Group "C".

We have provided one other document, to which I will make very brief reference at this time. It is entitled: "Registry Provisions to Implement Recommendations of Canadian Bar Association." This is not in the form of amendments, but is simply a compendium of the technical mechanical provisions contained in Bill C-41, or which have been amended or will be amended, hopefully today, in order to make Bill C-41 conform to the Bar committee recommendations. There is nothing official about this compendium; we simply felt that it would be helpful to the committee to take all these sections, abstract them from the bill and put them in one document so that you, in following through the compendium, can see those mechanical provisions together. I believe it will be helpful to you, but it is not in any way an official document.

I would propose to go through Part II of the Bar committee's report, dealing with each item. I recognize that, aside from the matters that were reserved, quite a number of these items were approved by the committee this morning. However, the reason I must refer to each one is because—

Senator Riley: Yes, but having been approved, why do you go back to those items?

[Traduction]

divisé en trois groupes toutes les propositions et modifications qui ont été proposées. Nous pouvons examiner très rapidement la première série, dite groupe «A», puisqu'on y trouve des motions de modifications du texte français du projet de loi, qui ont déjà été adoptées par le Comité. Nous vous présentons ce document à ce moment uniquement pour que chacun puisse disposer de la série complète de toutes les modifications officielles qui ont été présentées au Comité.

Le groupe «A» comprend donc toutes les modifications apportées à la version française du projet de loi et, comme vous le savez, elles étaient toutes de nature très technique.

Le groupe «B» comprend toutes les modifications proposées au cours des audiences d'été, au nom du ministère des Transports. J'aimerais faire quelques brèves observations au sujet de cette série de propositions, car on y trouve une modification qui en fait, n'avait pas été présentée au Comité plus tôt, même si nous l'avions déjà préparée. Si nous l'avons incluse dans ce groupe pour l'instant, c'est parce qu'elle tient compte d'une recommandation faite par l'Association du barreau canadien. Nous l'étudierons donc lorsqu'il en sera question dans le mémoire de l'Association du barreau. Il manque deux amendements dans ce groupe «B»: il s'agit de deux modifications déjà présentées au Comité mais qui font maintenant partie du groupe «C». Dans leur cas, il s'agit également de recommandations faites directement par le comité du Barreau.

Les feuilles regroupées sous le titre de groupe «C» comprennent par conséquent toutes les recommandations faites dans la Partie II, bien que les recommandations faites dans la Partie II du mémoire du barreau comprennent également les modifications que l'on retrouve dans le groupe «B».

Pour l'essentiel donc, nous étudions des modifications explicites que l'on retrouve dans le groupe «B» et le groupe «C».

Vous trouverez en outre un autre document au sujet duquel je ferai tout de suite une brève observation. Ce document est intitulé: «Registry Provisions to Implement Recommendations of Canadian Bar Association.» Il ne s'agit pas d'une série de modifications mais simplement d'un recueil des dispositions d'ordre technique et mécanique que l'on trouve dans le projet de loi C-41, ou qui ont été modifiées ou le seront, nous l'espérons, aujourd'hui de manière à rendre le bill C-41 conforme aux recommandations du comité du barreau. Ce recueil n'a rien d'un texte officiel; nous avons simplement pensé qu'il serait utile pour le Comité d'extraire tous ces articles du bill et de les réunir en un seul document pour qu'en feuilletant le recueil vous puissiez trouver toutes ces dispositions techniques ensemble. Ce document vous sera, me semble-t-il, de quelque utilité, mais il n'a rien d'officiel.

Je vous proposerais d'étudier un à un les numéros de la Partie II du mémoire du comité du Barreau. Je reconnais qu'en dehors des questions dont l'étude a été réservée, un grand nombre de ces numéros ont été approuvés ce matin. Mais la raison pour laquelle je dois les étudier un à un—

Le sénateur Riley: D'accord mais puisqu'ils ont été adoptés pourquoi y revenez-vous?

[Text]

Mr. Mahoney: Well, they have been approved in principle; you have not had a formal amendment put to you.

Senator Riley: No, but Senator Smith (Colchester) said first that tentatively we will approve certain items, and after we came into the room we approved them finally. You have no right to come before a parliamentary committee and say that, we having approved, you question our approval.

Mr. Mahoney: Sir, I am not questioning the approval; I am saying that you do not have a piece of paper in writing giving you the amendments.

Senator Smith (Colchester): Mr. chairman, I wonder if I may be permitted to say just a word or two. I agree that we have approved quite a number of the suggestions in principle, but I suppose that finally, in order to allow you to make report, we must approve the exact words of the proposed amendments. I believe that is what Mr. Mahoney is now proposing to put before us.

Chairman: That is right, and that was my understanding of the whole proceedings this morning. We approved certain items and reserved certain others.

Senator Riley: Just a minute; let us get down to basics. Before Mr. Mahoney came before the committee, Senator Smith said that we would approve these sections, or items, tentatively today. Then, once Mr. Mahoney came in, we gave full approval.

The Chairman: It really does not matter, honourable senators, because we approved certain amendments and reserved certain others. If Mr. Mahoney feels that there are certain wordings to be changed, we can change them now; otherwise we will proceed with those which we approved in Part II.

Senator Riley: I come back to what I started to say. We approved them tentatively up to the point when Mr. Mahoney came into the room. After that, we gave full approval to the items.

Mr. Mahoney: The committee may have given full approval to those items, but any amendment has to be in the form of a motion. An amendment must be moved by someone. Whether it is done now or at a later stage *in camera*, or however, it must be done by way of a motion. That is the parliamentary rule.

Senator Riley: The amendments are moved in the house.

Mr. Mahoney: We are simply trying to provide the committee with the actual amendment in the appropriate wording. In other words, if you look at any of these groups, they refer to the particular clause, with the words "moved by . . ." and then a blank so that the name of the mover can be inserted, and there then follows the actual amendment.

[Traduction]

M. Mahoney: Voici; ils ont été adoptés en principe, mais l'on ne vous a pas encore présenté une motion véritable d'amendement.

Le sénateur Riley: C'est vrai, mais le sénateur Smith (Colchester) a déjà dit que nous approuverions certains numéros provisoirement et qu'une fois revenus en séance, nous leur donnerions notre approbation finale. Vous n'avez absolument pas le droit de vous présenter devant un comité parlementaire et de remettre en question l'approbation que le comité a donné antérieurement.

M. Mahoney: Monsieur, je ne remets pas cette approbation en question, je dis simplement que vous ne disposez d'aucun document écrit vous énumérant les modifications.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, me permettez-vous de prendre la parole quelques instants. Nous avons, j'en conviens, donné notre approbation de principe à un grand nombre de numéros, mais je suppose qu'en fin de compte pour vous permettre de rédiger votre rapport, nous devons approuver le libellé exact des modifications proposées. C'est, à mon avis, ce que M. Mahoney propose de nous faire faire maintenant.

Le président: C'est exact, et c'est ce que je retiens de la séance de ce matin. Nous avons approuvé certains numéros et en avons réservé d'autres.

Le sénateur Riley: Un instant; venons-en à l'essentiel. Avant que M. Mahoney ne se présente devant le Comité, le sénateur Smith a dit qu'aujourd'hui nous approuverions provisoirement ces articles ou numéros. Mais après l'arrivée de M. Mahoney nous avons donné notre entière approbation.

Le président: Cela n'a vraiment pas d'importance, honorables sénateurs, étant donné que nous avons approuvé certaines modifications et en avons réservé d'autres. Si M. Mahoney estime qu'il faut modifier le libellé de certains articles, nous pouvons le faire maintenant; autrement, nous passerons à l'étude des modifications que nous avons approuvées dans la Partie II.

Le sénateur Riley: Je reprends ce que j'avais commencé à dire. Nous les avons approuvé provisoirement jusqu'à l'arrivée de M. Mahoney dans la salle; après cela, nous avons donné notre entière approbation à toutes les propositions.

M. Mahoney: Le comité a peut-être entièrement approuvé ces numéros, mais toute modification doit faire l'objet d'une modification. Il faut qu'un membre présente une motion d'amendement. Que cela soit fait maintenant ou à un stade ultérieur, à huis clos, ou autrement, il faut qu'une motion soit présentée. La procédure parlementaire le veut ainsi.

Le sénateur Riley: Les motions d'amendements sont présentées à la Chambre.

M. Mahoney: Nous essayons simplement de fournir au Comité la modification même dans son libellé définitif. Autrement dit, en examinant l'un ou l'autre de ces documents, vous verrez les motions d'amendement introduites par les mots suivants: «Proposition de» suivis d'un espace laissé en blanc pour le nom de l'auteur; et puis vient le texte de la modification elle-même.

[Text]

So, we are not changing anything that has been done by this committee already. We are simply trying to provide you with the material that is mechanically necessary to do that at a later stage.

The Chairman: You are formalizing it.

Senator Riley: I am very suspicious of you as a fellow who comes from the Department of Transport.

The Chairman: That will not be put to a vote.

Senator Riley: It is now a matter of record.

The Chairman: We will now deal with the proposed amendments. The first item is item 1 on page 2 of Part II. That was approved in principle.

Mr. Mahoney: You will find the actual amendment proposed here on page 1 of Group "C". This is merely to satisfy the committee that the amendment being proposed is actually in the form recommended by the Canadian Bar Association.

The Chairman: And approved by the department?

Senator Riley: The amendment in the form provided by the CBA is basically good; it is not bureaucratically worded.

Mr. Mahoney: I am not sure whether it is bureaucratically worded; it is worded in the same terminology as the British North America Act.

Senator Riley: We feel more comfortable by virtue of the fact that the Canadian Bar Association has examined these proposals.

The Chairman: I will start again. Item 1 on page 2 of Part II, "Objectives of Act." Is there a motion that item 1 be approved?

Senator Bourget: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: It is moved by Senator Bourget, seconded by Senator Graham, that we approve item 1. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Mahoney: Item 2 is one which, as I understand it, was reserved this morning. It is the recommendation made by the CBA committee that the definition of "arrest" be changed to read:

"arrest", in relation to a ship, means the arrest by the process of the Admiralty Court.

This recommendation related to a recommendation made later in the CBA committee report referring to section BI-20. It is the department's view that the definition of "arrest" should not be changed. We are not in agreement with the proposal of the CBA committee with respect to section BI-20. It might be more convenient if I were to deal with all of this subject when we get to section BI-20. I am simply explaining now that our reason for not being in agreement with item 2 is based on the fact that we do not agree with the CBA commit-

[Traduction]

Nous ne modifions donc rien qui aurait déjà été fait par le Comité. Nous essayons simplement de vous fournir les documents indispensables au travail que vous effectuerez à un stade ultérieur.

Le président: Vous donnez à cette démarche un caractère officiel.

Le sénateur Riley: Je me méfie énormément de vous du fait que vous représentez le ministère des Transports.

Le président: Nous ne mettons pas cette déclaration aux voix.

Le sénateur Riley: Elle est maintenant consignée au procès-verbal.

Le président: Nous allons maintenant étudier les modifications proposées. La première est le numéro 1 à la page 2 de la Partie II. Cet amendement a été approuvé en principe.

M. Mahoney: La modification qui a, de fait, été proposée ici se trouve à la page 1 du groupe «C». Nous l'avons inscrite uniquement pour répondre aux vœux du Comité selon lequel la modification proposée doit être faite dans la forme recommandée par l'Association du Barreau canadien.

Le président: Et approuvée par le ministère?

Le sénateur Riley: La modification telle que présentée par l'Association du Barreau canadien est fondamentalement bonne; son libellé toutefois n'est pas celui du langage administratif.

M. Mahoney: Je n'en suis pas sûr; son libellé est semblable à celui des articles de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Le sénateur Riley: Ce qui nous reconforte c'est de savoir que l'Association du Barreau canadien a étudié ces propositions.

Le président: Je recommence. Le numéro 1, à la page 2 de la Partie II: «Objectifs de la Loi». Quelqu'un propose-t-il l'adoption du numéro 1?

Le sénateur Bourget: Je le propose, monsieur le président.

Le président: Le sénateur Bourget, appuyé par le sénateur Graham propose l'adoption du numéro 1. Est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Mahoney: Le numéro 2 a, si je comprends bien, été réservé ce matin. Il s'agit d'une recommandation faite par le comité de l'ABC visant à remplacer la définition de «saisie» par ce qui suit:

«Saisie» désigne, en parlant d'un navire, une saisie faite conformément aux règles de la Cour d'Amirauté.

Cette recommandation renvoie à une autre présentée subseq-
 uemment dans le rapport du comité de l'ABC et renvoyant
 elle-même à l'article BI-20. Le ministère est d'avis qu'il ne
 faudrait pas modifier la définition de «saisie». Je ne suis pas
 d'accord avec la proposition faite par le Comité de l'ABC au
 sujet de l'article BI-20. Il vaudrait peut-être mieux que nous
 en discussions quand nous étudierons cet article. Je cherche
 simplement à expliquer pour l'instant la raison pour laquelle
 nous ne sommes pas d'accord avec le numéro 2, à savoir le fait

[Text]

tee's proposal respecting section BI-20. If the Senate committee goes along with our argument with respect to section BI-20, then this change should not be made.

The Chairman: That will be held in abeyance. We will move on to the next item.

Mr. Mahoney: Item 3 does not consist of a recommendation. It refers to an item in Part I which raises the question of "disponent owner." the committee has recommended that those words should not be used, and for that reason we have not prepared any amendment with respect to that.

The Chairman: Since there is no amendment, we need not do anything.

Next, item 4.

Mr. Mahoney: Item 4 refers to the definition of "on passage". It does not recommend a change in that definition. It deals, instead, with section BI-4, recommending that section BI-4 be amended to read "foreign registered ships" and not simply "foreign ships."

That change to section BI-4 is to be found on page 4 of Group "C", and it would effect the change recommended by the committee of the Canadian Bar Association in item 4.

The effect would be to make section BI-4 read:

BI-4(1) This Code does not apply to foreign registered ships or to persons, other than Canadian citizens . . .

And we have no problem with that.

The Chairman: Is there a mover?

Senator McElman: I so move, Mr. Chairman.

Mr. Mahoney: I might add, Mr. Chairman, that that change also applies at line 10.

The Chairman: Do we have a motion?

Senator Smith (Colchester): I will be glad to move the appropriate motion, Mr. Chairman, when I can follow it. I somehow or other lost the sequence of clauses.

Mr. Mahoney: The committee of the CBA, in setting this up, referred to the definition of "on passage," and that puts it out of order. We had to put the actual change on page 4. The actual change must take place in section BI-4, not in the definition section. The change is simply to make section BI-4 read "foreign registered ships," and that applies to both subsection (1) and subsection (2) of section BI-4.

Senator Smith (Colchester): If I seem a trifle slow, it is because I am trying to compare each amendment with what is contained in the bill itself.

Mr. Mahoney: That is the only occasion where this slight mix-up occurs, senator, and it arises from the fact that the recommendation made by the CBA is, in a sense, misplaced.

Senator McElman: Should that not be repeated in subsection (3) of section BI-20?

[Traduction]

que nous n'acceptons pas la proposition du Comité de l'ABC concernant l'article BI-20. Si le Comité sénatorial accepte nos arguments concernant l'article BI-20, alors cette modification ne devra pas être faite.

Le président: Nous laisserons donc cette question en suspens. Passons au numéro suivant.

M. Mahoney: Le numéro 3 n'est pas une recommandation. Il s'agit d'un renvoi à un numéro de la Partie I qui soulève le problème du «propriétaire». Le Comité a recommandé de ne pas utiliser ces mots, c'est pourquoi nous n'avons préparé aucune proposition de modification à ce sujet.

Le président: Puisqu'il n'y a pas de modification notre travail est fait.

Le numéro 4.

M. Mahoney: Le numéro 4 traite de la définition de «passer». Il ne s'agit pas d'une proposition visant à modifier la définition, mais à modifier l'article BI-4 où il faudrait remplacer l'expression «navires étrangers» par «navires immatriculés à l'étranger».

Cette modification de l'article BI-4 se trouve à la page 4 du groupe «C», et elle vient par ricochet modifier la recommandation faite par le Comité de l'Association du Barreau canadien au numéro 4.

Voici la modification qui en résulterait pour l'article BI-4:

BI-4(1) Le présent Code ne s'applique ni aux *navires immatriculés à l'étranger* ni aux personnes qui, n'ayant pas la citoyenneté canadienne . . .

Nous ne nous y objectons pas.

Le président: Y a-t-il un proposeur?

Le sénateur McElman: Je le propose, monsieur le président.

M. Mahoney: Je voudrais ajouter, monsieur le président, que cette modification s'applique aussi à la ligne 10.

Le président: Quelqu'un présente-t-il une motion?

Le sénateur Smith (Colchester): Je serais heureux de la présenter, monsieur le président, lorsque je m'y retrouverai, car j'ai en quelque sorte perdu le fil.

M. Mahoney: En présentant cet amendement, le Comité de l'ABC a renvoyé à la définition de «passer», ce qui fait que cette modification n'est pas à sa place. Nous avons dû effectuer la modification à l'article de définition. La modification revient tout simplement à ce que le texte de l'article BI-4 comprenne l'expression «navires immatriculés à l'étranger», ce qui vaut également pour les paragraphes 1 et 2 de l'article BI-4.

Le sénateur Smith (Colchester): Ma lenteur est attribuable au fait que j'essaie de comparer chaque amendement avec le libellé actuel du bill.

M. Mahoney: C'est l'unique cas où il existe une légère confusion, Sénateur, et celle-ci est due au fait que la recommandation de l'ABC est, d'une certaine façon, déplacée:

Le sénateur McElman: Cette modification ne devrait-elle pas être répétée dans le paragraphe (3) de l'article BI-20?

[Text]

Mr. Mahoney: For complete consistency, even though it was not recommended in that way, I would think it should apply, yes. Perhaps someone from the CBA might reply to that.

Mr. Gerity: At page 6 of Part II it states: "Repeat in subsections (2) and (3)."

The Chairman: It has been moved, seconded, and passed. What is your next point?

Mr. Mahoney: This one should be changed, too.

The Chairman: You also want to add the word "registered" in subsection (3).

Mr. Mahoney: It should also relate to line 35.

The Chairman: That is right. Senator McElman raised that question and we agreed on that. So is it agreed that we add the word "registered" in three places?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. du Plessis: Are we on page 4 of the bill or page 2 of the amendments?

Mr. Mahoney: We are on page 22 of the bill, page 4 of the amendments in group C. In the amendment there should be a further paragraph, paragraph (c), which will strike out line 35 on page 22 thereof, and substitute therefor the following:

to foreign *registered* ships on passage through the terri-

The line finishes with part of the word "territorial."

Senator Langlois: You are inserting "registered" between "foreign" and "ship"?

Mr. Mahoney: That would be the easy way of doing it. Unfortunately, the draftsmen never take the easy way. A formal amendment has to be made in that way.

Mr. Barry: I submit that the implications of that last proposed amendment may not be entirely clear. It certainly is consistent with amending subsection (1) to read "foreign registered ships", but it is my submission that if you insert the word "registered" in subsection (3) that what you are, in fact, saying is that if, by any chance, a foreign ship is unregistered, it can pollute or otherwise affect the environment within Canadian waters with impunity. I wonder if that is what you intend.

The Chairman: We will put an amendment through in about three years.

Mr. Stone: It is the exception to the exception. So, to be consistent, it has to refer to "foreign".

Mr. Barry: If any provision to this code relating to safe navigation or protection of the environment is expressly stated to apply to all ships, and applies also to foreign ships on passage, that is fine, but if you say it applies to foreign registered ships only, the implication is that it does not apply to foreign unregistered ships.

[Traduction]

M. Mahoney: Je crois en effet que si nous voulions être tout à fait logiques elle le devrait, même si la recommandation n'en a pas été faite. L'un des représentants de l'ABC pourrait peut-être vous répondre.

M. Gerity: A la page 6 de la Partie II on peut lire ce qui suit: «A répéter dans les paragraphes (2) et (3).»

Le président: Cela a été proposé, appuyé et adopté. Qu'avez-vous à ajouter?

M. Mahoney: Ce paragraphe devrait également être modifié.

Le président: Vous voulez donc que l'on ajoute le mot «immatriculé» au paragraphe (3).

M. Mahoney: Et également à la ligne 35.

Le président: C'est exact. Le sénateur McElman a soulevé cette question et nous en avons convenu. Ainsi, tout le monde est-il d'accord pour qu'on ajoute le mot «immatriculé» à trois endroits?

Les honorables sénateurs: D'accord.

M. du Plessis: En sommes-nous à la page 4 du projet de loi ou à la page 2 des modifications?

M. Mahoney: Nous en sommes à la page 22 du projet de loi et à la page 4 des modifications, groupe C. On devrait ajouter à la modification le paragraphe (c) qui supprimerait la ligne 40, page 22 et la remplacerait par ce qui suit:

que aux navires étrangers immatriculés qui passent dans la

Le sénateur Langlois: Vous insérez le mot «immatriculé» entre les mots «navires» et «étrangers»?

M. Mahoney: Ce serait la façon la plus simple de procéder. Malheureusement, le rédacteur de la loi ne choisit jamais la solution la plus facile. Il faut apporter une modification dans les formes.

M. Barry: Je considère que les implications de la modification qui a été proposée ne sont pas très claires. Cette modification est certainement logique avec celle du paragraphe (1) qui comporterait les mots «navires étrangers immatriculés», mais en ajoutant au paragraphe (3) le mot «immatriculé», vous sous-entendez que si par hasard un navire étranger n'est pas immatriculé, il peut polluer impunément les eaux canadiennes et causer des dégâts. Je me demande si c'est là votre intention.

Le président: Nous apporterons une modification dans trois ans environ.

M. Stone: Il s'agit de l'exception à l'exception. Ainsi, pour être logique, il faudrait que l'épithète qualifie le mot «étranger».

M. Barry: Si l'on établit clairement que toute disposition de ce code concernant la navigation sécuritaire ou la protection de l'environnement s'applique à tous les navires, y compris les navires étrangers de passage, je suis d'accord avec vous, mais si vous précisez que cela s'applique uniquement aux navires

[Text]

Senator Riley: If a ship is not registered either in Canada or in a foreign country, is it not a pirate ship?

Mr. Mahoney: No, that is not so. If I might add to this, Mr. Chairman, we did not leave it out of subsection (3) for the reason Mr. Barry has stated, but we did leave it out because we missed it. In fact, he does have a point in that the law of some countries does make provision for unregistered ships. They are legal ships, however, although they are unregistered.

Senator Riley: I am an ignoramus, and as far as I am concerned, an unregistered ship is a pirate ship.

Mr. Mahoney: That is not so, senator. It is quite legal in some countries to operate an unregistered ship.

Senator Riley: If a ship is in the Gulf of St. Lawrence and that ship is unregistered, it is a pirate ship.

Mr. Mahoney: "Piracy," senator, has a technical definition. Not all unregistered ships are pirate ships. You must commit an act of piracy to become a pirate ship.

Senator Riley: A pirate ship is an unregistered ship.

Mr. Mahoney: No, senator. As I say, the law of some countries does allow unregistered ships.

Senator Riley: I am an ignoramus. You tell me what an unregistered ship is.

Mr. Mahoney: A pirate ship is a ship under the command of someone who has committed a piracy.

Senator Riley: A ship which is not registered is a ship sailing the seas without even international approval.

Mr. Mahoney: No, not necessarily, senator. As I said, the laws of some countries—indeed, the laws of the United Kingdom, for example—do take into account the possibility of an unregistered ship. Therefore, the point Mr. Barry made is valid, subject to what some members of the committee may have to say on it.

Senator Riley: If a ship is 55 miles below Pointe-au-Père and is unregistered, it is a free flowing object displacing so much water in the sea.

The Chairman: Mr. Gerity, would you like to comment on this?

Mr. Gerity: I think the whole thing comes about because we have two definitions of foreign ships in this bill for two different purposes. One is for foreign registered ships, which is exactly what it says. The other definition is that of a ship owned by a person who is not qualified to own a Canadian ship. In other words, if a Canadian seeks to own a ship which is, in fact, foreign, it is a foreign ship whether he likes it or not. In those circumstances it might not yet be registered. There

[Traduction]

étrangers immatriculés, vous sous-entendez que la règle ne concerne pas les navires étrangers non immatriculés.

Le sénateur Riley: Si un navire n'est enregistré ni au Canada ni dans un pays étranger, ne s'agit-il pas d'un navire pirate?

M. Mahoney: Aucunement. Si je puis apporter cette précision, monsieur le président, nous n'avons pas fait cette omission au paragraphe (3) pour la raison que M. Barry a indiquée, mais simplement parce que ce détail nous a échappé. En fait, il a raison lorsqu'il déclare que la loi de certains pays prévoit des dispositions pour les navires non immatriculés. Ces navires respectent la loi même s'ils ne sont pas immatriculés.

Le sénateur Riley: Je fais peut-être preuve d'ignorance mais à mon avis, un navire non enregistré est un navire pirate.

M. Mahoney: Aucunement, sénateur. Dans certains pays, il est parfaitement légal d'exploiter un navire non immatriculé.

Le sénateur Riley: Si un navire non immatriculé se trouve dans le golfe Saint-Laurent, il est considéré comme un navire pirate.

M. Mahoney: Sénateur, le mot «piraterie» comporte une définition technique. Les navires non immatriculés ne sont pas tous des navires pirates. Pour être considéré comme un pirate, le capitaine d'un navire doit commettre un acte de piraterie.

Le sénateur Riley: Un navire pirate est un bateau non immatriculé.

M. Mahoney: Non, sénateur. Comme je l'ai indiqué, la loi de certains pays autorise la circulation de navires non immatriculés.

Le sénateur Riley: Je suis complètement ignorant dans ce domaine. Expliquez-moi ce qu'est un navire non immatriculé.

M. Mahoney: Un navire pirate est un bateau commandé par quelqu'un qui a commis un acte de piraterie.

Le sénateur Riley: Un navire non immatriculé est un bateau qui navigue sans avoir reçu une approbation au niveau international.

M. Mahoney: Non, pas nécessairement, sénateur. Comme je l'ai mentionné, la loi de certains pays, comme d'ailleurs celle du Royaume-Uni, prévoit l'existence de navires non immatriculés. Par conséquent, sous réserve de commentaire de certains membres du comité, le point que M. Barry a soulevé est pertinent.

Le sénateur Riley: Un navire non immatriculé naviguant à 55 miles en aval de Pointe-au-Père constitue donc un simple objet à la dérive.

Le président: M. Gerity pourrait peut-être faire quelques commentaires à ce sujet.

M. Gerity: Je crois que le problème découle du fait que pour des raisons différentes, nous donnons deux définitions de navires étrangers. L'une concerne les navires étrangers immatriculés et l'autre définition porte sur un navire appartenant à une personne qui ne remplit pas les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien. En d'autres termes, si un Canadien veut se porter acquéreur d'un navire étranger, le navire est considéré comme un vaisseau étranger, que la

[Text]

are two definitions in the act, and to make BI-4 read properly you should only refer to foreign registered ships, because the other one is clearly a technical expression in respect to ships that are not owned by unqualified Canadians.

The Chairman: Are there any further comments on this? All in favour? It is carried.

Senator Riley: Just a moment. An unregistered ship is one that is not registered in any country; is that right?

Mr. Mahoney: Not necessarily, senator.

Mr. Gerity: It is a little complicated, senator. In the United States, for example, there are two types of ships—enrolled and licensed. They differ in the forms of their licences. They refer to only licensed ships as ships that are enrolled. We do not use these expressions at all. For the purpose of this statute, and Canadians who are not qualified to own a ship, there are two classes of foreign ships—a “registered ship” and a “foreign ship.” Basically, if those words were not there, it would not be possible to take up with Canadians the fact that they owned a foreign ship which could not be registered under this code. So, it might be technically unregistered at some given moment in time.

Senator Riley: Let us suppose that I am a member of the Coastguard, and I find a small ship at sea which is not registered. What do I do with it?

Senator Langlois: Sink it.

Mr. Gerity: Senator Langlois would sink it, and then tow it into port for an inquiry, but that is why the two terms are in the bill. For the sake of consistency it has to say “foreign registered ship” in each case, because that is the proper definition of a foreign ship.

Senator Riley: If there are no papers aboard, then what does the Coastguard do?

Mr. Gerity: In that event there is no other recourse but to seize the ship and ascertain its owner.

Senator Riley: I am an ignoramus; you are the marine expert. You have been double-dancing on this. Can you tell me what I should do, being a member of the Coastguard, when I come upon a ship something more than ten metres long which is cruising in the coastal waters.

Mr. Gerity: You should then ascertain what the state of the ownership is?

Senator Riley: Can you seize it?

[Traduction]

personne le veuille ou non. Dans ce cas, il se pourrait que le navire ne soit même pas enregistré. La loi comporte deux définitions et pour que l'article BI-4 soit acceptable, il faudrait que vous visiez uniquement les navires étrangers immatriculés car l'autre définition constitue simplement une expression technique concernant des navires qui n'appartiennent pas à des Canadiens ne remplissant pas les conditions requises pour être propriétaires d'un navire.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires à ce sujet? Tous sont d'accord? Adopté.

Le sénateur Riley: Un instant, s'il vous plaît. Un navire non immatriculé est un bateau qui n'est immatriculé dans aucun pays, est-ce exact?

M. Mahoney: Pas nécessairement, sénateur.

M. Gerity: Le sujet est assez complexe, sénateur. Aux États-Unis, par exemple, il existe deux catégories de navires: ceux qui sont enregistrés et ceux qui sont immatriculés. La distinction se situe au niveau des permis. On considère les navires qui sont seulement immatriculés comme des navires étant enregistrés. Au Canada, nous n'utilisons pas ces expressions. Aux termes de la loi et dans le cas des Canadiens qui ne remplissent pas les conditions requises pour être propriétaires d'un navire, il existe deux catégories de navires étrangers: les navires immatriculés et les navires étrangers. Au départ, si ces expressions n'étaient pas utilisées, il serait impossible de faire accepter aux Canadiens le fait qu'ils pourraient posséder un navire étranger qui ne serait peut-être pas immatriculé en vertu de ce code. Ainsi, il se pourrait que le navire ne soit pas immatriculé à un moment donné.

Le sénateur Riley: Supposons que je sois un garde-côte et que je découvre un petit navire en mer qui n'est pas immatriculé. Quelles mesures dois-je prendre?

Le sénateur Langlois: Le couler.

M. Gerity: Le sénateur Langlois coulerait le navire et le remorquerait ensuite dans un port pour mener une enquête et c'est pourquoi le projet de loi comporte ces deux expressions. Pour être logique, il faudrait parler de «navires étrangers immatriculés» dans chaque cas parce que c'est là la définition appropriée d'un navire étranger.

Le sénateur Riley: Si aucun document ne se trouve à bord, que doit faire le garde-côte?

M. Gerity: Dans ce cas, il n'y a pas d'autre solution que de mettre le navire sous séquestre et de tenter de trouver l'identité de son propriétaire.

Le sénateur Riley: Je ne connais rien dans ce domaine et c'est vous l'expert en droit maritime. Vous contournez la difficulté. Pouvez-vous me dire ce qu'il faudrait que je fasse si j'étais garde-côte et si je rencontrais un navire de plus de dix mètres naviguant dans les eaux côtières?

M. Gerity: Il faudrait que vous vous renseigniez sur le propriétaire.

Le sénateur Riley: Pourrais-je mettre le navire sous séquestre?

[Text]

Mr. Gerity: I do not see why not. We have had plenty of pursuit beyond territorial waters in the past.

Senator Riley: In order to arrest it you have to name the ship you are arresting, not the master.

Mr. Gerity: You may go on board and take possession of it and bring it into the nearest port. You are entitled to do this in ascertaining to whom it belongs. If it was owned by Canadian citizens or subjects it could be subject to forfeiture.

Senator Riley: How do you know if it has no documentation on board and no flag?

Mr. Gerity: In this case you take it in like a driver without a licence.

Senator Riley: Okay.

Senator Graham: Mr. Chairman, the fact of the matter is that there are many unregistered ships in the world, because, as I understand it, warships are not registered, for example.

The Chairman: Neither are row boats.

Senator Riley: Rowing sculls.

The Chairman: Row boats or canoes.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, the department is prepared to have that amendment apply to paragraph 3, or subsection 3, as it applies to subsections 1 and 2. We haven't any great difficulty with that.

The Chairman: What is the wish of this committee?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Bourget: Before we proceed, Mr. Chairman are we looking at the translation at the same time?

Mr. Mahoney: Each of these amendments is in English and in French. If there are any problems with the French version, perhaps they should be raised at this time.

Mr. du Plessis: For our own records, do I understand there will be a paragraph (c) added to the motion to amend BI-4? Has the committee agreed, then, that this amendment will be amended to take into consideration the fact that the word "registered" does not appear in subsection (3), or has the committee agreed to accept the proposition that Mr. Barry put forward, which was supported by Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: I would like to amend that. Perhaps I could clarify that by saying that although I do feel Mr. Barry has a point, I think Mr. Gerity also has made a good point in view of the two definitions that appear, the definition of "foreign ship" and the definition of "foreign registered ship."

I think the point raised by Mr. Gerity is the paramount point, that it would be inconsistent with our definitions if we did not have it in there.

Mr. du Plessis: There is a definite change in meaning.

Senator Bourget: Can we have the amendment in French also? I think Mr. Langlois has the French translation.

[Traduction]

M. Gerity: Je ne vois pas pourquoi? Par le passé, nous avons été fort occupés hors des eaux territoriales.

Le sénateur Riley: Pour procéder à l'arrestation, vous devez indiquer le nom du navire et non celui du capitaine.

M. Gerity: Vous pouvez monter à bord du navire, en prendre possession et le conduire au port le plus proche. Vous êtes autorisé à le faire pour trouver le propriétaire. Si le navire appartient à des citoyens ou à des sujets canadiens, il peut être confisqué.

Le sénateur Riley: Comment pouvez-vous connaître l'identité du propriétaire s'il n'y a ni document ni pavillon?

M. Gerity: Dans ce cas, vous arraisonnez le navire de la même façon que vous arrêteriez un conducteur sans permis.

Le sénateur Riley: D'accord.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, il existe dans le monde de nombreux navires qui ne sont pas immatriculés; c'est par exemple le cas des navires de guerre.

Le président: Les barques non plus ne sont pas immatriculées.

Le sénateur Riley: Ni les bateaux à rames.

Le président: Ni les barques, ni les canots.

M. Mahoney: Monsieur le président, le ministère accepte que cette modification porte sur le paragraphe 3, de la même façon qu'elle concerne les paragraphes 1 et 2. Cela ne pose pas de difficultés.

Le président: Quelle est l'opinion des membres du comité?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Bourget: Avant de poursuivre, monsieur le président, il faudrait peut-être vérifier la traduction en même temps.

M. Mahoney: Chacune de ses modifications est rédigée en anglais et en français. Si la version française pose certaines difficultés, c'est le moment de les souligner.

M. du Plessis: Pour nos dossiers, voudriez-vous préciser si on ajoutera un paragraphe (c) à la motion modifiant l'article BI-4? Le comité a-t-il ensuite convenu que cet amendement sera à son tour modifié pour tenir compte du fait que le mot «immatriculé» ne figure pas au paragraphe (3), ou le comité a-t-il décidé d'accepter la proposition de M. Barry appuyé par M. Mahoney?

M. Mahoney: J'aimerais modifier le texte. Je pourrais peut-être préciser que même si je considère que M. Barry a soulevé un point pertinent, je crois que M. Gerity a raison lorsqu'il parle des deux définitions qui figurent, soit celle de «navire étranger» et de «navire étranger immatriculé».

Je crois que le point soulevé par M. Gerity est le plus important et il ne serait pas conforme à nos définitions d'omettre ce mot.

M. du Plessis: Le sens n'est absolument plus le même.

Le sénateur Bourget: Pouvons-nous également modifier la version française? Je crois que M. Langlois a en main cette version.

[Text]

Mr. Langlois: I can suggest the corresponding amendment in French, Mr. Chairman, if you like.

The Chairman: Yes, please.

Mr. Langlois: The French version would be amended by adding paragraphe (c), which would read in French as follows:

En remplaçant la ligne 40, page 22, par ce qui suit:

que aux navires immatriculés à l'étrangers qui passent dans la . . .

That would be the corresponding amendment in French.

Hon. Sénateur Riley: C'est bien sans la virgule.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We will proceed to item 5 on page 4 of the Bar report.

Mr. Mahoney: This item is covered in the amendment on page 2 of Group "C". The words used in the amendment have been slightly changed in the draft submitted. Instead of reading "means the registered owner and unless otherwise provided includes a charterer be demise," we have changed that to read, "registered, licensed or otherwise recorded owner, if any, and unless otherwise provided." That is simply being done because of changes which we have made in the registration system and in order to fit in with those. So the effect of it is exactly the same as in the Bar recommendation.

I might say, with reference to the French version, that the French equivalent of "charterer by demise" has been the subject of some research. We are satisfied with the French version of this amendment and I hope that Mr. Langlois will feel the same way.

Mr. Langlois: If I may, Mr. Chairman, I should like to ask Mr. Mahoney why the word "otherwise" in the expression "otherwise recorded" was used, whereas in the definition section, when referring to foreign registered ships, the reference is to "otherwise documented."

If we wish to be consistent, would it not be better to say that an owner in relation to a ship means the registered, licensed or otherwise documented owner?

Mr. Mahoney: I think that we have used the word "recorded" consistently in the sections dealing with registry, whereas, if I recall correctly, the word "documented" appears with reference to foreign ships.

Mr. Langlois: Foreign registered ships.

Mr. Mahoney: Yes, but here we are dealing with owner—

Mr. Langlois: Whether domestic or foreign.

Mr. Mahoney: True, but primarily with respect to Canadian vessels. I think the words "or otherwise recorded" would include "documented." I think it is more important for us to

[Traduction]

M. Langlois: Si vous le désirez, monsieur le président, je puis proposer une modification correspondante de la version française.

Le président: J'aimerais que vous le fassiez.

M. Langlois: On modifierait la version française en ajoutant la paragraphe c) qui serait libellé comme suit:

Line 40, on page 22, would read as follows:

que aux navires immatriculés à l'étranger qui passent dans la . . .

Telle serait la version française modifiée.

Le sénateur Riley: It would be O.K. without the comma.

Le président: Cet amendement est-il adopté, honorables sénateurs?

Des voix: Adopté.

Le président: Nous passons maintenant au numéro 5 de la page 4 du rapport du Barreau.

M. Mahoney: Ce numéro reprend la modification proposée en page 2 du rapport du groupe «C». Les termes utilisés dans l'amendement ont été légèrement modifiés dans le projet de texte qui a été soumis. Au lieu d'écrire «désigne le propriétaire immatriculé, et, sauf disposition contraire, s'entend également de l'affrèteur coque-nue», on a mis dans le texte «immatriculé, titulaire d'un permis ou autrement inscrit au bureau d'enregistrement, et, sauf disposition contraire». On a simplement rendu le texte conforme aux modifications apportées au système d'immatriculation. Le résultat est exactement le même que ce que prévoyait la recommandation du barreau.

Pour ce qui est de la version française, je puis dire que la traduction de «charterer by demise» a fait l'objet de certaines recherches. Nous sommes satisfaits de la version française de cet amendement et j'espère que M. Langlois l'approuvera.

M. Langlois: Si je puis me permettre, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Mahoney pourquoi dans le texte anglais l'adverbe «otherwise» dans l'expression «otherwise recorded» a été utilisé tandis que dans l'article des définitions, lorsqu'on parle de navires immatriculés à l'étranger, on se sert de l'expression «otherwise documented».

Si nous voulons être logique ne serait-il pas mieux de dire qu'un propriétaire, relativement à un navire, signifie le propriétaire immatriculé, licencié, ou autrement inscrit?

M. Mahoney: Je crois que nous avons utilisé le mot «recorded» de façon assez uniforme dans les articles concernant l'immatriculation tandis que, si je me rappelle bien, le mot «documented» a été utilisé dans le cas des navires étrangers.

M. Langlois: Les navires immatriculés à l'étranger.

M. Mahoney: Oui, mais ici nous nous occupons du propriétaire—

M. Langlois: Qu'il soit canadien ou étranger.

M. Mahoney: C'est exact mais surtout en ce qui concerne les bâtiments canadiens. Je crois que l'expression «otherwise recorded» incluerait «documented». Je crois qu'il est plus

[Text]

be consistent with the words we have used in the substantive provisions dealing with registration.

Senator Riley: Mr. Mahoney, do you record the documentation of a ship or do you file it?

Mr. Mahoney: You do both, sir. The owner of the ship, or the people concerned with the transaction with respect to a ship, file the documents and the documents are then recorded.

Mr. Barry: Getting back to the French version, Mr. Chairman, on the translation of "charterer by demise," affrètement coque-nue, "coque-nue" literally translated means "bare boat" which is a well-known term in charters. It is similar, but not identical to "charter by demise."

As a member of the Quebec Civil Code Subcommittee on Merchant Shipping on the provisions in the Civil Code dealing with shipping we had the same problem. The problem is that it is possible to have a demised charter which is not a bare boat charter, if some one or more crew members have been appointed by the owner, although servants of the charterer. This has happened in Canada where, for example, a demised charter vessel has been chartered by a Canadian charterer on a bare boat basis but requiring under the law of the flag, under Swedish law, that the master be a Swedish national.

I submit that because there is somewhat of a difference between "demise charter" and "coque-nue" the committee might consider using the same approach as with the word "equity" in other places, and that is to insert after the word "coque-nue" the word "demise" in brackets. That would make it clear that the French version is intended to be equally as large as the English version.

The Chairman: Are you in agreement with that, Mr. Langlois?

Mr. Langlois: I would have no objection in principle, Mr. Chairman.

Mr. Mahoney: We have no objection to that, either, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We will go on to the next item.

Mr. Mahoney: The next item is item (6) dealing with the definition of "ship under construction." With respect to this item, the Bar Committee recommends not that the definition be changed, but that it simply be transferred to another part of the code, namely section BII-36 as a new subsection (2). We have no objection in principle to that sort of transfer. However, our draftsmen advise that if the definition appeared in that part of the code, they feel it would be necessary to make specific reference to each section to which it applies.

We feel that this creates some uncertainty and that for the time being it would be better to leave the definition in the definition section. We agree that at some time in the future, at

[Traduction]

important pour nous d'être uniformes dans l'utilisation des mots dont nous nous sommes servis dans les dispositions principales concernant l'immatriculation.

Le sénateur Riley: Monsieur Mahoney, enregistrez-vous les documents d'un navire ou les classez-vous?

M. Mahoney: Vous faites les deux, Monsieur. Le propriétaire du navire, ou la personne intéressée dans la transaction en dépose les documents qui sont ensuite enregistrés.

M. Barry: Pour revenir à la version française, monsieur le président, au sujet de la traduction de l'expression «charterer by demise» par «affrètement coque-nue» «coque-nue» traduit littéralement signifie «bare boat» une expression bien connue dans le cas des affrètements. Ce terme est semblable mais n'est pas identique à l'expression «affrètement par cession».

En tant que membre du sous-comité du Code civil du Québec sur la marine marchande nous avons eu le même problème en ce qui concerne les dispositions du Code civil traitant de la marine marchande. Le problème est qu'il est possible d'avoir un affrètement par cession qui n'est pas un affrètement coque-nue, dans le cas où un membre de l'équipage ou plus a été nommé par le propriétaire, bien qu'il soit à l'emploi de l'affrètement. Cela s'est déjà produit au Canada par exemple, au moment où un navire affrété par cession a été affrété par un affrètement canadien coque-nue mais qui a exigé, en vertu des dispositions de la Loi du pavillon, en vertu d'une loi suédoise, que le capitaine soit un ressortissant suédois.

Compte tenu de la différence entre «demise charter» et «coque-nue» je propose que le comité songe à procéder comme dans le cas du mot «equity» ailleurs, et ajoute après le mot «coque-nue» le mot «demise» entre parenthèses. Cela permettrait d'éclaircir la version française qui se doit d'être aussi complète que la version anglaise.

Le président: Êtes-vous d'accord avec cela, monsieur Langlois?

M. Langlois: Je ne verrais aucune objection au principe, monsieur le président.

M. Mahoney: Nous n'avons aucune objection à cela non plus, monsieur le président.

Le président: Parfait. Tout le monde est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous passons au numéro suivant.

M. Mahoney: Le numéro suivant, le numéro (6), traite de la définition de «navire en construction». A son sujet, le Comité du Barreau recommande non pas que la définition soit modifiée mais insérée ailleurs dans le Code pour en faire le paragraphe (2) de l'article BII-36. Nous n'avons en principe aucune objection à ce type de transfert. Notre rédacteur nous fait remarquer toutefois que si la définition apparaissait dans cette partie du Code il faudrait mentionner les articles auxquels elle s'applique.

Nous croyons que cela entraîne une certaine incertitude et que pour l'instant il vaudrait mieux laisser cette définition dans l'article des définitions. Nous convenons qu'un peu plus

[Text]

a future stage of legislation, it might be desirable to change the position of this definition, but we feel that it should not be done at this time; that it might be subject to further discussion later on.

The Chairman: Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Mahoney: That brings us to item (7). This recommendation is the same as that which was formerly put forward by the department. It is to be found on page 2 of group "B", because it was an amendment which was put forward at the summer hearing. Therefore it appears with that group.

The Chairman: What page are you on?

Mr. Mahoney: It is on page 2 of group "B". The effect of this section is merely to delete the major portion of the last four lines. The reason for it is to ensure that these provisions will not apply to small craft until such time as there are regulations in place covering it. So it is purely a technical amendment.

The Chairman: Are there any questions? What about the French version? Do you have the French translation?

Mr. Mahoney: They are both on the same page, sir.

The Chairman: Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Mahoney: Next is item (8) on page 6 of the Bar report. This recommendation is the one that we dealt with in section BI-4. We have already approved that.

The Chairman: In other words, foreign registered ships?

Mr. Mahoney: Yes.

The Chairman: Is that agreed?

Mr. Mahoney: We have already approved that. It is found on page 4.

The Chairman: That is passed. What is the next item?

Mr. Mahoney: I have an amendment here which I shall have to deal with at a later stage because it is not something that is contained in the Bar report at this stage. The next item in the Bar report is number (9).

Senator Graham: What are we doing about item (8)?

Mr. Mahoney: We have already approved item (8). It is BI-4. Item (9) is a recommendation which we have acceded to. We have prepared an amendment to this, which is to be found on page 5 of group "C". However I want to draw the attention of the committee to the fact that this does make some alteration in the provision as we had it before, in that it removes the application to a ship as such and makes it to a person on board the ship.

You may recall that in the discussions which took place during the summer this was a criticism that was made of section BI-8. We replied to that criticism at the time by saying that this section was intended eventually to apply the pollution

[Traduction]

tard il pourrait être souhaitable de la déplacer, mais que ce n'est pas encore le temps; on pourra en discuter à une date ultérieure.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Mahoney: Cela nous amène au numéro 7. Il s'agit de la même recommandation que celle faite par le ministère. On la trouvera à la page 2 du groupe B parce qu'il s'agit d'une modification présentée aux cours des séances de l'été.

Le président: A quelle page en êtes-vous?

M. Mahoney: A la page 2 du groupe «B». Cet article permet simplement d'abroger la presque totalité des quatre dernières lignes. On veut ainsi s'assurer que ces dispositions ne s'appliqueront pas aux petites embarcations tant qu'un règlement n'aura pas été établi à leur égard. Il s'agit donc d'un amendement purement technique.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Qu'en est-il de la version française? Avez-vous la version française?

Mahoney: Les deux versions sont sur la même page.

Le président: Les sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Mahoney: Nous passons au numéro 8, à la page 6 du rapport du Barreau. La présente recommandation concerne l'article BI-4. Nous l'avons déjà approuvée.

Le président: Autrement dit, les navires immatriculés à l'étranger.

M. Mahoney: Oui.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Mahoney: Nous avons déjà approuvé cette recommandation à la page 4.

Le président: Adopté. Quel est le numéro suivant?

M. Mahoney: J'ai un amendement que j'aimerais discuter un peu plus tard car il ne fait pas partie pour l'instant des recommandations contenues dans le rapport du Barreau. Le rapport du Barreau traite ensuite du numéro 9.

Le sénateur Graham: Que faisons-nous au sujet du numéro 8?

M. Mahoney: Nous avons déjà adopté le numéro 8. Il concerne l'article BI-4. La recommandation du numéro 9 a déjà adoptée. Nous avons déjà préparé un amendement à ce sujet; on le trouvera à la page 5 du groupe C. Je veux toutefois attirer l'attention du comité sur le fait que cet amendement modifie quelque peu la disposition telle que nous l'avions auparavant, puisqu'il élimine l'application du droit étranger à un navire comme tel et le fait s'appliquera à une personne se trouvant à bord du navire.

Vous vous rappellerez qu'au cours des discussions qui ont eu lieu au cours de l'été cela a fait l'objet d'une critique de l'article BI-8. Nous avons alors répondu à cette critique en déclarant que cet article devait éventuellement s'appliquer aux

[Text]

sections of Part XX of the Canada Shipping Act. That is the only area of the Canada Shipping Act where, in fact, the ship is personified. That is why the section was drafted in what appears to be a rather peculiar way. There was a valid reason for it. This amendment creates somewhat of a gap, but it is one that we are quite prepared to live with. We feel that eventually Part XX will have to be changed anyhow.

Mr. Barry: Mr. Chairman, may I submit that as a matter of drafting it would be desirable to have "person" in the singular rather than the plural. There is an implication in Mr. Mahoney's draft that it requires the act or omission of more than one person. Therefore there is a liability. The normal practice is to use the singular number. If you say act or omission of persons on board a ship, it seems to me that there is an implication, which is surely not intended, that more than one person is involved. One wants to catch, surely, the act or omission of one person, where there is only one person.

Mr. du Plessis: There is also a rule in the Interpretation Act which says that the plural includes the singular. So from a drafting point of view it does not matter whether you use the plural or the singular.

Mr. Mahoney: I must confess that I am not aware of the specific reason why the drafting people changed the words there, but in the absence of any explanation I think they did have a good reason for it. As Mr. du Plessis said, it can work both ways. On the other hand, unless I have an opportunity to check why the change was made, I would prefer to leave it as it has been drafted.

The Chairman: Are there any further comments?

Senator McElman: Does Mr. du Plessis have the reference? It should be cleared up.

Mr. Mahoney: One can visualize that there could also be problems of interpretation by the use of the singular.

Mr. du Plessis: The rule is contained in section 26 of the Interpretation Act, which states at subsection (7):

Words in the singular include the plural, and words in the plural include the singular.

The Chairman: Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Denis: The French version does not say exactly what it says in English.

The Chairman: Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Mahoney: The next recommendation is item 10 on page 6. This was one where we had some reservations. The reason for these reservations is that the recommendation of the Bar Association refers only to the Maritime Code Act. In the original section we had referred to the Maritime Code Act or this code. Normally, in drafting a section such as this the draftsman would have said only, "related to the administration

[Traduction]

articles concernant la pollution de la Partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada. Il s'agit en effet du seul article de la Loi sur la marine marchande du Canada où, de fait, le navire est personnifié. C'est donc la raison de la rédaction plutôt particulière, semble-t-il, de l'article en question. Elle en est toutefois très valable. Cet amendement crée en quelque sorte un vide que nous sommes assez disposés à accepter. Nous estimons que de toute façon la Partie XX devra être modifiée.

M. Barry: Monsieur le président, puis-je me permettre d'ajouter qu'en ce qui concerne la rédaction il serait souhaitable d'écrire le mot «personne» au singulier plutôt qu'au pluriel. Dans son avant-projet M. Mahoney implique qu'il faut l'acte ou l'omission de plus d'une personne. Il y a donc une responsabilité. Dans ces cas, on utilise normalement le singulier. Si vous dites acte ou omission de personnes se trouvant à bord d'un navire il me semble qu'il y a un sous-entendu, lequel n'est sûrement pas voulu, que plus d'une personne est en cause. On veut, sûrement, attirer l'attention sur l'acte ou l'omission d'une personne, alors qu'il n'y a qu'une seule personne.

M. du Plessis: Il existe également une règle dans la Loi d'interprétation qui stipule que le pluriel comprend le singulier. Du point de vue de la rédaction donc cela importe peu que l'on se serve du pluriel ou du singulier.

M. Mahoney: Je dois avouer que je ne connais pas la raison qui a motivé les rédacteurs à changer les mots, mais en l'absence d'explication, je présume qu'ils avaient une bonne raison de le faire. Comme l'a dit M. du Plessis, le pluriel vaut pour les deux. D'autre part, à moins que je ne puisse découvrir la raison du changement, je préférerais ne pas toucher au texte.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

Le sénateur McElman: M. du Plessis peut-il nous donner la référence? Il faut éclaircir ce point.

M. Mahoney: On peut imaginer qu'il pourrait y avoir également des problèmes d'interprétation si l'on utilisait le singulier.

M. du Plessis: La règle est contenue à l'article 26 de la Loi d'interprétation, laquelle stipule au paragraphe 7:

Les mots écrits au singulier comprennent le pluriel et le pluriel comprend le singulier.

Le président: Sommes-nous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Denis: La version française ne dit pas exactement la même chose que la version anglaise.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Mahoney: La recommandation suivante se trouve au numéro 10 à la page 6. Il s'agit de la recommandation pour laquelle nous avons exprimé certaines réserves. La raison de ces réserves est que la recommandation de l'Association du Barreau ne concerne que la Loi sur le code maritime. Dans l'article original nous nous reportons à la Loi sur le code maritime ou au présent code. Normalement, dans la rédaction

[Text]

of this code." But the way this legislation goes forward, as members of the committee are aware, this is continuing revision of law, and additions to the code will be made in succeeding years. In the drafting scheme it is quite possible that there will be, at some stage, substantive provisions of law in the Maritime Code Act which it has not yet been possible to transfer into the code itself. Therefore we need the double application to both the Maritime Code Act and the code itself. That is the technical reason why the section was drafted that way. We think it is a valid reason, and that it would be a mistake to change that.

Senator Bourget: Does Mr. Gerity have anything to say on that?

Mr. Gerity: Senator, as you know, I am rather addicted to plain English, so I stand corrected by the draftsman. I think there is nothing else I can say.

Senator Bourget: There is no objection to that?

Mr. Gerity: No, not at all.

The Chairman: How about the French translation?

Mr. Mahoney: Well, there would be no French version of that, because we have not prepared an amendment for it.

The Chairman: All right. What is your next item?

Mr. Mahoney: The next item is found on page 8 of the Bar report. It is item 11. It deals with persons authorized to enforce the code, and the note which is appended to this item says that officers or persons of this class should not be included or given the powers confided unless so designated by appropriate means.

No specific recommendation was made on the drafting of that section. We have considered this one, and we feel that an appropriate amendment would be the one which is proposed on page 6 of Group C. The effect of this amendment is to remove paragraph (d), as it now is, in section BI-15. If you look at page 28 of the bill you will see that this removes that paragraph entirely and replaces it with another paragraph which is combined with the present paragraph (e), that is found on page 28. So instead of (d) and (e) you only have a new paragraph (d). Paragraph (d) would then read:

(d) any member of any class of police officers, police constables or officers within the Public Service of Canada, designated by the minister for the purposes of enforcing this code

The effect of this amendment will be, first of all, to remove persons such as bailiffs, or other persons employed for the preservation and maintenance of the public peace, entirely from the enforcement provision and place police officers in the same class as designated officers within the Public Service.

[Traduction]

d'un article comme celui-ci le rédacteur aurait dit, «concernant l'administration du présent code.» Mais la façon dont on procède à l'égard de cette loi, comme s'en rend compte les membres du comité, est une révision continue de la loi et des éléments qui seront ajoutés dans les années qui viennent. Au cours de la rédaction, il est donc possible qu'il y ait, à un certain moment, des dispositions principales de droit dans la Loi sur le code maritime qu'il n'a pas encore été possible d'intégrer au code lui-même. Nous avons donc besoin de la double application de la Loi sur le code maritime que du code lui-même. C'est la raison technique pour laquelle l'article a été rédigé de cette façon. Nous croyons qu'il s'agit d'une raison valable et que ce serait une erreur de modifier notre point de vue.

Le sénateur Bourget: M. Gerity a-t-il quelque chose à dire?

M. Gerity: Sénateur, comme vous le savez, j'ai plutôt un penchant pour le bon anglais, de sorte que je tolère les corrections du rédacteur. Je pense que je ne peux rien ajouter d'autre.

Le sénateur Bourget: Il n'y a pas d'objections?

M. Gerity: Non, pas du tout.

Le président: Qu'en est-il de la version française?

M. Mahoney: Il n'y a pas de version française, étant donné que nous n'avons pas encore préparé d'amendement.

Le président: Très bien. Quel est le numéro suivant?

M. Mahoney: Le numéro suivant se trouve à la page 8 du rapport du Barreau. Il s'agit du numéro 11. Il traite des personnes autorisées à appliquer le Code et la note inscrite en appendice à ce numéro précise que les fonctionnaires ou les préposés de cette catégorie ne devraient pas être inclus ou investis de ces pouvoirs, à moins qu'ils n'aient été spécifiquement désignés à cette fonction par des moyens appropriés.

Aucune recommandation précise n'a été formulée relativement à la rédaction de cet article. Nous l'avons examiné et nous sommes d'avis que la formulation proposée à la page 6 du rapport du groupe C constituerait un amendement convenable. Cet amendement aurait pour effet de supprimer l'alinéa (d) de l'article BI-15, tel qu'il figure à l'heure actuelle. Si vous regardez à la page 28 du Bill, vous constaterez qu'il s'agirait de supprimer entièrement cet alinéa et de le remplacer par un autre qui incorporerait l'actuel alinéa (e) qui se trouve à la page 28. Par conséquent, au lieu des alinéas (d) et (e), il n'y aurait qu'un seul alinéa, l'alinéa (d). Ce dernier serait libellé comme suit:

(d) tout membre d'une catégorie quelconque d'officiers ou d'agents de police, ou tout membre de la Fonction publique faisant partie d'une catégorie quelconque de fonctionnaires, que désigne le ministre pour faire appliquer ce code.

Cet amendement aurait tout d'abord pour effet de soustraire de la liste de personnes autorisées à appliquer le Code les huissiers ou les autres personnes chargées de la protection et du maintien de la paix publique et de placer les officiers de

[Text]

Senator Riley: Well, a bailiff is actually a designated police officer, is he not?

Mr. Mahoney: He may or may not be. Usually a bailiff, sir, is someone who is employed to execute a civil process.

Senator Riley: Well, normally, under provincial law he is sworn in as a police constable, is he not?

Mr. Mahoney: He might well be, but there is the additional protection that he would have to be designated by the minister in order to be an enforcement officer here.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I do not know if this is the proper point in time to raise this, but on this question of enforcement officers there were two points made by Mr. Barry and myself. One was the limitation of the type of people who could be enforcement officers, and I think the amendment is a step in the right direction, except that there was another recommendation that was made, which seems to be accepted in other legislation but which has not been retained here, and that is that all the enforcement officers possess certificates of designation, and be obliged to produce these certificates whenever acting in the carrying out of their duties.

If I may draw your attention to item 12 in Part I of the Canadian Bar document, you will find that I had proposed an amendment to section BI-15 by adding BI-15(2), which was not accepted by the Bar, and indeed was not proposed by Mr. Mahoney. Yet I would draw the committee's attention, with respect, to another bill which is pending before the other house, proposed by the same minister, which is Bill C-61, an act respecting Canadian Ports, which as far as enforcement is concerned, has exactly the same type of enforcement—seizures and forfeitures, etcetera. Section 39 of that proposed bill not only provides that all the enforcement officers will be duly appointed, but subsection 39(2), reads, and I quote:

(2) In carrying out his duties and functions under this Act, an enforcement officer shall, if so requested, produce his certificate of appointment to the person appearing to be in charge of any vessel, vehicle, premises or goods in respect of which the enforcement officer is acting.

I believe that in any case, where an officer of the police, or a police constable, penetrates into private premises, or carries out any official function, he has to be properly identified and should be in a position to satisfy the victim, or the accused, that he is empowered to do what he wants to do. It seems to be a fundamental right that is recognized in Canada, even in our present shipping act, if my memory serves me right, under the pollution sections in Part XX or Part XXI. The situation prevails today in the old legislation; he has to show his authority if he is so requested.

[Traduction]

police sur le même pied que les fonctionnaires désignés qui font partie de la Fonction publique.

Le sénateur Riley: Un huissier est en réalité un officier de police désigné, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Il peut l'être ou non. D'ordinaire, un huissier est chargé de l'exécution d'une procédure civile.

Le sénateur Riley: Normalement, en vertu des lois provinciales, il est assermenté tout comme un agent de police, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Il peut très bien l'être, mais le bill offre une protection supplémentaire en ce sens que le huissier doit être désigné par le ministre pour remplir ici les fonctions d'agent chargé de l'application du Code.

M. Langlois: Monsieur le président, je ne sais pas s'il est opportun de soulever maintenant cette question, mais, en ce qui concerne les agents chargés de l'application du Code, deux objections ont été soulevées par M. Barry et moi-même. L'un a trait à la limitation de la liste des personnes investies des pouvoirs d'application et je pense que cet amendement constitue un pas dans la bonne voie; il ne faudrait pas oublier cependant une autre recommandation, qui semble avoir été acceptée dans d'autres lois, mais qui n'a pas été conservée ici, avait été formulée, à savoir que toutes les personnes chargées de l'application du Code possèdent des certificats de désignation et soient obligés de les présenter dans l'exercice de leurs fonctions.

Si je peux me permettre d'attirer votre attention sur le numéro 12 de la partie I du document du Barreau canadien, vous remarquerez que j'ai proposé un amendement à l'article BI-15 par l'adjonction du paragraphe BI-15(2) qui n'a pas été accepté par le Barreau et qui en fait n'a pas été proposé par M. Mahoney. J'attire toutefois l'attention du Comité sur un autre bill qui est à l'étude dans l'autre endroit et qui a été proposé par le même ministre, à savoir le Bill C-61 ayant trait aux ports canadiens et qui, en ce qui concerne l'application, présente exactement les mêmes caractéristiques—mise sous séquestre et confiscations, etc, etc. L'article 39 du bill projeté prévoit non seulement que tous les agents d'exécution seront dûment nommés mais le paragraphe 39(2) est libellé comme suit. Je cite:

(2) Dans l'accomplissement de ses fonctions en vertu de la présente loi, l'agent d'exécution doit, sur demande, présenter le certificat attestant sa qualité à la personne apparemment responsable du navire, du véhicule, des locaux ou des marchandises qui font l'objet de ses démarches.

Je crois que dans toutes les cas, lorsqu'un officier de police ou un agent de police pénètre dans des locaux privés ou exerce une fonction officielle, il doit être convenablement identifié et être en mesure de donner la preuve à la victime ou à l'accusé qu'il a le droit de faire ce qu'il veut faire. Il semble qu'il s'agisse là d'un droit fondamental qui est admis au Canada, même dans notre loi actuelle sur la marine marchande, en vertu des articles sur la pollution, aux parties XX ou XXI si ma mémoire est fidèle. La situation prévaut aujourd'hui dans

[Text]

Senator Riley: You are talking about arrest, you see.

Mr. Langlois: I am talking about any type of enforcement. An enforcement officer should be able and should have to show his authority if the person says, "I'm not even going to let you come in. I'm not going to let you seize my cargo. What is your authority?" "I'm a police officer." "So what? Show me your designation as an enforcement officer in a very special act."

Senator Riley: If you are arresting a ship, you can send your law student down to nail the document to the mast of the ship.

Mr. Langlois: Sir, we are not talking about arrests in civil proceedings; we are talking about enforcement here which has criminal or quasi-criminal implications.

Senator Riley: But I asked you a question. I said, "Arrest or seizure?" And you said, "Either one." The expression used in the Code to cover the enforcement of the act is "arrest and seizure." Although those words are used in the Code, we are not referring to the action *in rem*. We know that in admiralty proceedings, in simple proceedings, if you wish, or ordinary proceedings, we are not referring to the attachments that would be possible under provincial civil law. The expression "seizure," as used, is in relation to offences committed under the act.

Mr. Barry: May I answer, senator, that the point with regard to arrest is that the person arresting has at least a warrant of arrest from the court. In the case of a search warrant, also, the warrant is there. It is a certificate of authorization, in a sense.

Mr. Langlois: Exactly.

Mr. Barry: The problem here is that we have enforcement powers with no requirement for any warrant or anything else. In that situation, at least, it is our submission that there should be some obligation on the part of the enforcement officer to identify himself and prove that he is not simply a busy-body who wants to have a tour of the ship.

The Chairman: He should show his social security number.

Senator Riley: I do not agree with you, but that is fine. You are saying that. I still say that even the secretary in my office can go down and serve a document of seizure on a ship.

Mr. Langlois: No, not under the federal court rules.

Mr. Barry: With respect, senator, it takes a sheriff, a marshal of the admiralty court or a provincial sheriff or *ex officio* marshal to do it. Then, you see, you have the warrant of arrest. There is his authority in documentary form.

Senator Riley: If he has a document issued out of the court, why does that person have to have identification saying that he has been sworn in as a provincial constable.

[Traduction]

l'ancienne législation. Il doit présenter son autorisation si on le lui demande.

Le sénateur Riley: Vous êtes en train de parler de saisie d'après ce que je vois.

M. Langlois: Je parle de tous types d'application. Un agent d'exécution doit être en mesure de montrer son autorisation si une personne déclare «Je ne vais même pas vous laisser entrer, je ne vais vous autoriser à saisir me cargaison. Quels sont vos pouvoirs? Je suis officier de police». «Et après? Montrez-moi que vous êtes désigné comme agent d'exécution par un mandat spécial».

Le sénateur Riley: Si vous saisissez un navire, vous pouvez envoyer votre étudiant en droit clouer le document sur le mât du navire.

M. Langlois: Nous ne parlons pas de saisie dans les poursuites au civil, mais de l'application qui a ici des implications criminelles ou quasi-criminelles.

Le sénateur Riley: Mais je vous ai posé une question. J'ai dit «saisie ou mise sous séquestre?» Et vous avez dit «l'une et l'autre.» L'expression utilisée dans le code pour couvrir la mise en application de la loi est «saisie et mise sous séquestre». Bien que ces termes soient utilisés dans le code, nous ne faisons pas allusion à la procédure *in rem*. Nous savons que les procédures de l'amirauté sont des procédures simples, ou, si vous voulez ordinaires. Nous ne faisons pas allusion aux saisies-arrests qui seraient possibles en vertu du droit civil provincial. L'expression «mise sous séquestre» est utilisée en rapport aux délits commis dans le cadre de la loi.

M. Barry: Puis-je répondre au sénateur que pour ce qui a trait à la saisie, la personne qui en est chargée possède au moins un mandat de saisie délivrée par le tribunal. Dans le cas d'un mandat de perquisition, le mandat existe aussi. Dans un sens, c'est une autorisation.

M. Langlois: Exactement.

M. Barry: Le problème c'est que nous avons ici des pouvoirs d'exécution sans avoir besoin de mandat ou de quelque chose d'autre. Étant donné cette situation, nous sommes au moins d'avis qu'il devrait au moins y avoir obligation de la part de l'agent d'exécution de s'identifier et de prouver qu'il n'est pas simplement un indiscret qui veut se promener sur le bateau.

Le président: Il doit montrer son numéro de sécurité sociale.

Le sénateur Riley: Je ne suis pas d'accord avec vous mais c'est bien. C'est votre opinion. Je maintiens que même la secrétaire de mon bureau, peut aller remettre un document de mise sous séquestre sur un navire.

M. Langlois: Non, pas en vertu des règlements de la cour fédérale.

M. Barry: Sauf votre respect, sénateur, il faut pour se faire un sheriff, un prévôt de la cour de l'amirauté, un shérif provincial ou un prévôt *ex officio*. Vous avez alors le mandat de saisie. L'autorisation est sous forme documentaire.

Le sénateur Riley: Si la personne est en possession d'un document délivré par le tribunal, pourquoi doit-elle être en

[Text]

Mr. Barry: I entirely agree with you that when there is a document evidencing his authority in the form of a warrant for arrest, there is no problem. When there is a search warrant, there is also no problem. But when there is no document required and when the man can act immediately without warrant or any documentary evidence of authorization—

Senator Riley: His documentary evidence is the thing that has been sealed by the court.

Mr. Barry: There is none, sir.

Senator Smith (Colchester): It seems to me, Mr. Chairman, that it is the same as a completely unauthorized person stopping me in the street and saying, "I place you under arrest."

The Chairman: A citizen's arrest.

Senator Smith (Colchester): Yes.

Senator Riley: There is such a thing as a citizen's arrest in this country.

Senator Smith (Colchester): Only when you catch the person *in flagranti delicto*—in hot pursuit.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, perhaps I may reply to some of the comments that have been made. First of all, reference has been made to the Pollution Control Officer under Part XX. That is something that has a very restricted purpose. There is good reason for the rule there. The same situation applies under the current Bill C-61, where endorsement rights are given.

Senator Riley: Bill C-41.

Mr. Mahoney: Bill C-61, which is the bill in the other place at the moment.

Senator Riley: That is a dead bill.

Mr. Mahoney: As we have said on several occasions earlier, we are trying to effect a reasonable compromise here. The whole spirit of BI-15 is to allow the crown, in effect, to overcome the mobility of ships. If a person on board a ship has committed an offence, on many occasions it is necessary to be able to mobilize enforcement officers in order to be able to catch a ship, wherever it may be. In the past, it has always been considered important to be able to do that. Even in the last few years there have been instances of ships that have escaped the jurisdiction of Canada simply because of a lack of clarity in the duties and responsibilities of persons who may have been able to stop that ship.

The objective, then, of this section is to be able to get as much mobility as possible in order to be able to designate people without having to actually give them a piece of paper which they can produce. As long as they are acting under proper authority, and as long as they, as a class, have been designated, they should have the power to do that. They

[Traduction]

possession d'une identification qui déclare qu'elle a été assermentée à titre d'agent de police provincial?

M. Barry: Je suis entièrement d'accord avec vous sur le fait que lorsqu'il existe un document qui atteste de son autorité sous la forme d'un mandat de saisie il n'y a pas de problème. Lorsqu'il y a un mandat de perquisition il n'y a pas non plus de problème. Toutefois, lorsqu'il n'est pas exigé de document et lorsque la personne peut agir immédiatement sans mandat ou aucune preuve documentaire d'autorisation. . .

Le sénateur Riley: Sa preuve documentaire est le document qui a été authentiqué par le tribunal.

M. Barry: Il n'y en a aucun.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, il me semble que c'est la même chose que si une personne non autorisée m'arrêtait dans la rue en déclarant, «je vous mets en état d'arrestation».

Le président: L'arrestation d'un citoyen.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui.

Le sénateur Riley: Existe-t-il une chose telle que l'arrestation d'un citoyen dans ce pays?

Le sénateur Smith (Colchester): Seulement lorsque vous prenez une personne en flagrant délit—après une poursuite acharnée.

M. Mahoney: Monsieur le président, peut-être puis-je répondre à quelques-unes des observations qui ont été formulées. Tout d'abord, il a été fait allusion aux fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution aux termes de la partie XX. Il s'agit là d'une chose dont l'objectif est très limité. Il y a là une bonne raison pour ce règlement. La même situation s'applique aux termes du Bill C-61 actuel où sont donnés les droits d'application.

Le sénateur Riley: Le Bill C-41.

M. Mahoney: Le Bill C-61 qui se trouve dans l'autre endroit en ce moment.

Le sénateur Riley: Ce bill n'est plus au feuillet.

M. Mahoney: Comme nous l'avons déjà dit à plusieurs reprises, nous essayons de trouver ici un compromis raisonnable. L'esprit de l'article BI-15 consiste en effet à permettre à la Couronne de triompher de la mobilité des navires. Si une personne se trouvant à bord d'un navire a commis un délit, il est souvent nécessaire de pouvoir mobiliser des agents d'exécution pour pouvoir arrêter un navire où que ce soit. Par le passé, il a toujours été considéré comme important de pouvoir le faire. Même au cours des dernières années, il y a eu des cas où des navires ont échappé à la juridiction du Canada simplement par suite du manque de clarté dans les fonctions et les responsabilités des personnes qui auraient pu être en mesure d'arrêter le navire.

Cet article vise donc à nous assurer autant de mobilité que possible pour pouvoir désigner les gens sans avoir à leur remettre un bout de papier qu'ils pourront présenter. Tant qu'ils agissent en vertu d'une autorité compétente, et dans la mesure où ils ont été désignés, comme une catégorie, ils doivent avoir le droit de remplir ces fonctions. Ils devraient

[Text]

certainly would have to identify themselves. Any police officer would have to identify himself. We do not feel the provision should go any further than that. We have, however, been quite willing not only to cut down the number of people who have this right but also to put it in such a way that they have to be specifically designated by the minister. In doing that, we feel we have met the point raised by the Bar committee—the Bar committee having looked at the whole of the revision—and we feel that to go any further than that would restrict the action of this section in a very unfavourable way.

Senator Riley: Just a moment. Senator McElman said Bill C-61 is still before Parliament. Is it?

Mr. Mahoney: There is some confusion about Bill C-61 because by sheer coincidence, when the Ports Act was introduced in Parliament some months ago, the number assigned to it was C-61, which is identical to the number which this bill had. That has created some confusion. When Mr. Langlois made the reference to C-61 he was referring to the Ports Act.

Senator Riley: Tell me what the status of Bill C-61 is now.

Mr. Mahoney: I cannot say with any authority, sir. I have not been involved with it myself.

Senator Riley: Has it been transferred to the next Parliament? Has it jumped over the hurdle?

Mr. Mahoney: I am afraid that I do not have any idea, sir.

Senator Langlois: It is in its dying stage.

Senator Riley: It is dead.

Senator Langlois: Not yet.

Senator Riley: It will be dead on the eighteenth.

Mr. Mahoney: In any event, as I have probably expressed, we feel that the power in that piece of dying or dead legislation is a narrow one. This is intended for a broader purpose. We think the purpose is perfectly legitimate. We have to be able to command this mobility, but we have been quite content to cut the power back as much as possible. I might add that it is difficult to look at BI-15 alone. One would have to look at BI-15 along with BI-16.

Senator Riley: You are talking about item 15; are you?

Mr. Mahoney: I was talking about BI-15 and BI-16, which is the next item.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, it was thought that I was taking an objection to this particular provision, as indeed I was. I now withdraw, in view of the explanation given by Mr. Mahoney, which scarcely aroused my sympathy, but in the interests of compromise, I am prepared to accept it.

The Chairman: Are you ready for the question? All in favour? Opposed? Carried.

[Traduction]

certainement s'identifier. Tout officier de police devrait s'identifier. Nous ne pensons pas que la disposition devrait aller plus loin. Toutefois, nous avons très volontiers consenti, non seulement à réduire le nombre de personnes qui possèdent ce droit, mais également à prendre des dispositions pour que ces personnes soient désignées de façon précise par le ministre. En agissant de la sorte, nous sommes d'avis que nous avons satisfait à la question soulevée par le Comité du Barreau—ce dernier ayant examiné l'ensemble de la révision—et nous pensons que le fait d'aller plus loin limiterait désavantageusement la portée de cet article.

Le sénateur Riley: Un moment. Le sénateur McElman a déclaré que le Bill C-61 se trouve toujours devant le Parlement. En est-il ainsi?

M. Mahoney: Il y a une certaine confusion au sujet du Bill C-61 par ce que, par une pure coïncidence, lorsque la loi sur les ports a été présentée au Parlement il y a quelques mois, le numéro qui lui a été attribué était le C-61 qui est identique au numéro qu'avait ce bill. Ceci a entraîné une certaine confusion. Quand M. Langlois a fait allusion au Bill C-61 il s'agissait de la Loi concernant les ports.

Le sénateur Riley: Dites-moi où en est à l'heure actuelle le Bill C-61.

M. Mahoney: Je ne saurais dire, monsieur. Je n'y ai pas travaillé personnellement.

Le sénateur Riley: A-t-il été reporté à la prochaine session? A-t-il franchi toutes les étapes?

M. Mahoney: Je n'en ai malheureusement aucune idée, monsieur.

Le sénateur Langlois: Va-t-il rester en plan?

Le sénateur Riley: C'est déjà fait.

Le sénateur Langlois: Pas encore.

Le sénateur Riley: Il faut attendre le dix-huit.

M. Mahoney: De toute façon, comme je l'ai sans doute déjà dit, nous estimons que le pouvoir que confère ce passage d'un texte législatif qui est resté ou restera en plan est pratiquement inexistant. L'objectif visé est plus vaste et nous estimons qu'il est parfaitement légitime. Nous devons être en mesure d'orienter ces changements, mais nous avons été très heureux de réduire ce pouvoir au minimum. J'ajouterais qu'il est difficile d'isoler l'article BI-15, qu'il vaut mieux le rapprocher de l'article BI-16.

Le sénateur Riley: Vous parlez du n° 15, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Je parlais des articles BI-15 et BI-16, le numéro suivant.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, on a cru que je m'opposais à cette disposition particulière et c'était vrai. Toutefois, compte tenu de l'explication fournie par M. Mahoney, qui ne m'a pourtant pas le moins du monde convaincu, je suis maintenant disposé à l'accepter à titre de compromis.

Le président: Êtes-vous prêt à passer à la période de questions? Êtes-vous tous pour? Y en a-t-il contre? Adopté.

[Text]

Mr. Mahoney: The next item is item 12 of the Bar committee report, dealing with section BI-16, found on page 28 of the bill.

Mr. du Plessis: Page 29 of the bill.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, I would like to raise the point that I raised yesterday. I agree with the insertion of the words "and probable" but I wonder why it is considered that the word "suspecting" should be continued in the bill, instead of the word "believing."

Senator Riley: You use "suspecting" in one section, and in another section you use "believe"—"reasonable and justifiable grounds for believing." "Suspecting" is the kind of word I do not understand.

Mr. du Plessis: Would you like a dictionary definition of the verb "to suspect"?

Senator Riley: Yes.

Mr. du Plessis: It says:

To imagine something evil, wrong, or undesirable in (a person or thing) on slight or no evidence;

Senator Riley: I go to Mr. Gerity to get an explanation of that.

The Chairman: That is from the dictionary.

Mr. du Plessis: It also says: "to believe or fancy to be guilty or faulty, with insufficient proof or knowledge; to be suspicious of." I think once you introduce the idea of probability you are getting out of the area of suspicion and into the area of belief, and I think Senator Smith's point is well taken.

Senator Riley: I think it must be probable before you can take action, and probable is believing; suspecting is not. If I go out into the corridor here, sniff something and say that I suspect something is wrong in a particular house of Parliament, am I allowed to arrest the Speaker, to lay a charge against the Speaker?

The Chairman: The rules of Parliament are not in this bill yet.

Senator Riley: It is pretty near time you learned that the reason why we are here is because we must reflect the feelings of the people. I am Irish and I cannot express myself properly, but you must not ordain that as a senator or a member of the House of Commons you can say, "I am suspicious of somebody. Therefore that person must be wrong," or something like that. Ponder that for a few minutes.

Mr. Mahoney: I do not think the department would have any objection to changing that word to "believing." We were simply following the Canadian Bar Association suggestion, which I think was based on the existing provision.

[Traduction]

M. Mahoney: Le numéro suivant du rapport du Comité du barreau, le numéro 12, porte sur l'article BI-16, figurant à la page 28 du projet de loi.

M. du Plessis: A la page 29.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, j'aimerais revenir à la question que j'ai soulevée hier. Je suis d'accord pour qu'on ajoute l'expression «et probable», mais je me demande pourquoi on estime qu'il vaut mieux conserver le terme «soupçonner» dans le projet de loi au lieu du verbe «croire».

Le sénateur Riley: On trouve le verbe «soupçonner» dans un article et dans un autre le verbe «croire», dans l'expression «des motifs raisonnables de croire». Ce verbe «soupçonner» ne me dit rien.

M. du Plessis: Voulez-vous qu'on vous lise la définition du dictionnaire?

Le sénateur Riley: Oui.

M. du Plessis: Je lis:

Supposer des qualités ou des actes condamnables, à quelqu'un ou à quelque chose, d'après certaines apparences ou même sans aucune apparence;

Le sénateur Riley: Je demande à M. Gerity de nous expliquer cela.

Le président: Cette explication est tirée du dictionnaire.

M. du Plessis: Il dit aussi: «croire ou supposer de quelqu'un qu'il a commis une chose condamnable ou répréhensible, sans disposer d'aucune preuve ou de preuves; suffisantes se montrer soupçonneux». Je pense qu'une fois que vous admettez l'idée de la probabilité, il ne s'agit plus alors plus de soupçonner, mais bien de croire, et je pense que le point de vue du sénateur Smith est juste.

Le sénateur Riley: Je pense qu'avant d'agir il faut considérer la chose comme probable, et estimer une chose probable c'est déjà y croire; il ne s'agit donc pas de soupçonner. Si je sors dans le couloir, que je flaire quelque chose et soupçonne que quelque chose ne va pas dans une certaine chambre du Parlement, ai-je le droit d'interrompre l'Orateur pour porter plainte contre lui?

Le président: Le règlement du Parlement ne figure pas encore dans ce projet de loi.

Le sénateur Riley: Il est grand temps que vous sachiez que si nous nous trouvons ici c'est pour traduire l'opinion de la population. Je suis Irlandais et ne m'exprime pas parfaitement, mais en tant que sénateur ou député vous ne pouvez pas décréter: «Je soupçonne telle personne. Par conséquent elle doit avoir tort» ou quelque chose du genre. Réfléchissez à cela pendant quelques minutes.

M. Mahoney: Je ne pense pas que le ministère s'oppose à ce que l'on supprime ce mot pour le remplacer par «croire.» Nous nous en tenions simplement à la position de l'Association du barreau canadien, laquelle, je pense, se fondait sur la disposition actuelle.

[Text]

Senator Riley: I do not agree with the Canadian Bar Association in everything, but I agree with Senator Smith on the word "believing."

Mr. Mahoney: I do not think that creates any difficulty. The amendment can be proposed as worded. I might add that the amendment prepared with respect to that is to be found on page 7 of Group "C." I would add that there is a further amendment to this clause to be found on page 4 of Group "B."

Senator Riley: The only point I want to make is that you have to pay attention to relativity with words, and if you use "believing" in one clause and "suspecting" in the—

The Chairman: We changed it to "believing."

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, to formalize this I move an amendment to the amendment which appears on page 7 of Group "C" by substituting the word "believing" for the word "suspecting."

Mr. Langlois: In both English and French, I presume.

Senator Langlois: We need a further amendment for the French version.

Le Bill C-41 est modifié en remplaçant les lignes 7 et 8, page 29, par ce qui suit:

«présent Code a des motifs raisonnables *et probables de croire* qu'une disposition de celui-ci n'a»

Le sénateur Riley: Ce n'est pas «suppose», mais on «croit».

M. Langlois: Oui, on «croit».

The Chairman: Any discussion? Any suggestions on the French translation? All in favour?

Hon. Senators: Carried.

Mr. Mahoney: Moving on to the second amendment to that clause, on page 4 of Group "B", I should like to explain that what we have tried to do here is to carry out the spirit of the suggestion made in the first part of the Canadian Bar Association committee's note on page 8. We have done that simply by restricting this clause to the ship, whereas formerly it allowed a person to enter premises on shore. I think that should take care of the situation.

Senator Riley: What line is that?

The Chairman: Lines 8 to 15.

Mr. Mahoney: If you compare that with the former provision, on page 29 of the bill, you will see that paragraph (a) formerly related to areas other than the ship as well. The same is true of paragraph (c).

The Chairman: What you are doing is cutting out paragraph (a) and replacing it with the second (a) on page 4 of Group "B."

Mr. Mahoney: Both (a) and (c), but in such a way as to restrict the operation to the ship itself.

The Chairman: Is that agreed? Is that carried?

[Traduction]

Le sénateur Riley: Je ne suis pas entièrement d'accord avec l'Association du barreau canadien, mais je partage l'avis du sénateur Smith en ce qui concerne le terme «croire».

M. Mahoney: Je ne pense pas que cela soulève de difficultés. La modification peut être proposée telle quelle. J'ajouterai que la modification préparée à ce sujet se trouve à la page 7 du groupe «C». On trouve aussi une autre modification à cet article à la page 4 du groupe «B».

Le sénateur Riley: Je veux simplement souligner qu'il faut faire attention à l'uniformité en ce qui concerne ces termes. Si vous utilisez le verbe «croire» dans un article et «soupçonner» dans un autre. . .

Le président: Nous l'avons supprimé pour adopter «croire».

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, pour régler cette question je propose qu'on apporte une modification à la modification qui figure à la page 7 du groupe «C» en substituant le verbe «croire» au verbe «soupçonner».

M. Langlois: Dans la version anglaise comme dans la version française, je présume.

Le sénateur Langlois: Une autre modification doit être proposée pour la version française.

Bill C-41 is amended by substituting to lines 7 and 8 of the french version, page 29, the following:

«présent Code a des motifs raisonnables *et probables de croire* qu'une disposition de celui-ci n'a»

Senator Riley: It is not "supposes" but "believes"?

Mr. Langlois: Yes it is "believes"

Le président: Avez-vous des remarques à formuler? Des propositions à faire au sujet de la traduction française? Vous êtes tous d'accord?

Des voix: Adopté.

M. Mahoney: Pour ce qui est de la deuxième modification à cet article, à la page 4, de la section «8»«B», j'aimerais expliquer que nous avons essayé ici d'agir dans le même sens que la proposition faite dans la première partie du rapport au Comité de l'Association du barreau canadien à la page 8. Nous l'avons fait en limitant simplement l'application de cet article au navire, alors qu'auparavant on autorisait une personne à monter à bord d'un navire ancré. Je pense que cela devrait régler le problème.

Le sénateur Riley: De quelles lignes s'agit-il?

Le président: Des lignes 11 à 18.

M. Mahoney: Si vous comparez cette disposition à la précédente, à la page 29 du projet de loi, vous constaterez que le paragraphe a) avait auparavant trait à des zones autres que le navire. Cela vaut aussi pour paragraphe c).

Le président: Vous supprimez donc le paragraphe a) et le remplacez par le second paragraphe a) à la page 4 du groupe «B».

M. Mahoney: Par a) et c), mais de façon à se limiter au navire lui-même.

Le président: Est-ce adopté?

[Text]

Senator Riley: Just a minute now. We don't want to let this thing go through a fan. On page 4 of Group "B" paragraph (c) says:

require the master or any other person found on board a ship boarded by him under this section to give all reasonable assistance in his power to enable the officer or other person to carry out his duties and functions under this Code.

Who is this "other person?"

Mr. Mahoney: A person authorized under clause BI-15 to enforce the code. It might be a police officer or it might be an officer of the public service. It would be anyone designated by the minister under that provision. The words "other person" is simply used because "officer" might be somewhat restrictive. It is limited by clause BI-15.

Senator Riley: Why do you establish a relationship between the master and the other person? The master is the fellow in charge of the ship, isn't he?

Mr. Mahoney: It is conceivable that at the time the ship was boarded the master might not be present. The person with the power to enforce the code has the right to seek what he is looking for from anyone on board the ship, so it is not just the master.

Senator Riley: I suggest that that should be, "any other authorized person who is temporarily in charge of the ship."

Mr. Mahoney: I don't know that it should be restricted in that way. I think that is placing a limitation on the enforcing officer which need not necessarily be there. Surely he should be able to seek the co-operation of any person on board the ship. He may have difficulty in finding out who is authorized. All he is doing, really, is going on board the ship and asking someone to produce the ship's log book, which is the essential purpose of this section.

Senator Riley: The pilot is in charge of the ship when he hits a certain point.

Mr. Mahoney: But he would not be the proper person to ask for the log book, or other documentary evidence.

Senator Riley: Why should a bailiff be more in charge of the log book?

Mr. Mahoney: You may recall, sir, that we have removed the word "bailiff" from section BI-15.

Senator Riley: No, but he is an authorized person.

Mr. Langlois: Maybe it could specify any member of the crew and require the master or any other person found on board a ship. That would limit it to a certain degree.

Senator Langlois: It would exclude the pilot.

Mr. Mahoney: Why should it be so limited, though?

Senator Riley: Is the pilot not in charge of the ship when it gets within territorial waters?

[Traduction]

Le sénateur Riley: Un instant s'il-vous-plaît. Nous ne voulons pas laisser passer cela. Je cite le paragraphe c) du groupe «B» à la page 4:

requérir le capitaine ou toute autre personne rencontrée à bord d'un navire à bord duquel il est monté en vertu du présent article de lui fournir toute l'aide raisonnable en son pouvoir pour permettre à cette personne de s'acquitter des devoirs et fonctions que lui confèrent le présent Code.

Qui est cette «autre personne»?

M. Mahoney: Une personne dûment autorisée en vertu de l'article BI-15 à appliquer les dispositions du Code. Ce pourrait être un agent de police ou un fonctionnaire. Ce peut être toute personne désignée par le ministre en vertu de cette disposition. L'expression «autre personne» est utilisée tout simplement par que le terme «agent» pourrait être trop limitatif, en application de l'article BI-15.

Le sénateur Riley: Pourquoi établissez-vous un rapport entre le capitaine et l'autre personne? Le capitaine est celui qui est en charge du navire, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Il se peut qu'au moment où l'on est monté à bord, le capitaine ne s'y soit pas trouvé. La personne qui a le pouvoir d'appliquer le Code a le droit de chercher à savoir de toute personne se trouvant à bord du navire ce qu'elle cherche; ce n'est donc pas un privilège du capitaine.

Le sénateur Riley: Je suppose qu'il doit s'agir de «toute personne autorisée qui dirige provisoirement le navire».

M. Mahoney: Je ne sais pas si on peut en restreindre ainsi la portée. Je pense que cela revient à imposer à l'agent d'application une limite qui n'a pas vraiment de raison d'être. Il doit certainement être en mesure d'obtenir la collaboration de toute personne qui se trouve à bord du navire. Il peut avoir du mal à trouver celui qui est le responsable. En vérité, tout ce qu'il fait c'est de monter à bord du navire et de demander à quelqu'un de lui faire voir le journal de bord; c'est essentiellement le but de cet article.

Le sénateur Riley: Le pilote prend le navire en charge quand il parvient à un certain point.

M. Mahoney: Mais ce n'est vraiment pas à lui qu'il revient de demander le livre de bord ou tout autre document.

Le sénateur Riley: Pourquoi remettrait-on plutôt le journal de bord à un huissier?

M. Mahoney: Vous vous rappellerez peut-être, monsieur, que nous avons supprimé le terme «huissier» de l'article BI-15.

Le sénateur Riley: Non, mais il s'agit quand même d'une personne autorisée à appliquer le Code.

M. Langlois: Peut-être pourrait-on préciser qu'il peut s'agir de tout membre d'équipage et imposer ce devoir au capitaine ou à toute autre personne se trouvant à bord du navire. On fixerait ainsi une certaine limite.

Le sénateur Langlois: On excluerait le pilote.

M. Mahoney: Mais pourquoi imposer une telle limite?

Le sénateur Riley: Le pilote ne prend-il pas le navire en charge quand il entre dans les eaux territoriales?

[Text]

Senator Langlois: No.

Mr. Mahoney: Only for purposes of navigation, and even then his authority does not override that of the master.

Senator Langlois: He is merely an adviser to the master.

Senator Riley: As far as the course of the ship is concerned, it does.

Mr. Mahoney: No, sir.

The Chairman: He reports to the master.

Senator Langlois: He is an adviser to the master.

Mr. Mahoney: Yes.

The Chairman: Yes; the master is still in charge of the ship.

Mr. Mahoney: But I do believe that the words "other person" should be retained, unless there is some specific problem.

Senator Riley: If the master is missing, or jumps overboard, someone else is in charge of the vessel, and if the second man jumps overboard, then the third man is in charge of the vessel, which might get it down to the chief engineer.

The Chairman: At that point the ship would stop.

Senator Riley: A ship cannot be stopped when it is on its way.

Mr. Gerity: Why are the words "private dwelling place" included in this section at all?

Mr. Mahoney: The reason for that, Mr. Chairman, if I may reply to that question, is to prevent the enforcement officer from carrying out these duties in the sleeping cabins on the ship. Those are the "dwelling places"; it is a restriction on the power.

Mr. Gerity: But "private dwelling place" does not sound much like nautical language.

Mr. Mahoney: I quite agree; it does not.

Mr. Gerity: Well, the customs officers go and search through cabins and everything else.

Mr. Mahoney: Yes, indeed they do, but for these purposes they have other powers, and we want these powers to become somewhat restricted and not interfere with the private lives of individuals, but only to allow a proper officer to be able to obtain the official documents of the ship.

Mr. Gerity: I understand what you say, but in my opinion the sections contain a whole lot of unnecessary verbiage.

Senator Riley: All I want is to identify "any other person" as being a person in charge aboard the ship.

Mr. Mahoney: If I may, sir, I believe that is objectionable from the point of view of the department.

[Traduction]

Le sénateur Langlois: Non.

M. Mahoney: Aux seules fins de la navigation, et même là son pouvoir est subordonné à celui du capitaine.

Le sénateur Langlois: Il n'est que son conseiller.

Le sénateur Riley: Et seulement en ce qui concerne l'itinéraire du navire.

M. Mahoney: Non, monsieur le sénateur.

Le président: Il doit rendre compte au capitaine.

Le sénateur Langlois: Il agit à titre de conseiller du capitaine.

M. Mahoney: Oui.

Le président: Oui, c'est le capitaine qui reste responsable du navire.

M. Mahoney: Mais je crois que nous devrions conserver l'expression «autre personne», à moins que cela ne crée un problème particulier.

Le sénateur Riley: Si le capitaine est absent ou se jette à la mer, quelqu'un d'autre devient responsable du navire; si le second se jette également à la mer, c'est le troisième officier qui se retrouve responsable du navire et ainsi de suite, jusqu'au chef mécanicien.

Le président: Si c'était le cas, le navire ne poursuivrait certainement pas son cours.

Le sénateur Riley: Un navire en cours de route ne peut être arrêté.

M. Gerity: Pourquoi les mots: «résidence privée» sont-ils utilisés dans cet article?

M. Mahoney: Si vous me permettez de répondre à cette question, monsieur le président, il s'agit d'empêcher l'agent d'exécution de s'acquitter de ses fonctions dans les cabines. Ces cabines constituent le «lieu de résidence»; il s'agit d'une limitation de pouvoir.

M. Gerity: Mais l'expression «résidence privée» ne s'utilise pas souvent dans le langage maritime.

M. Mahoney: Je suis bien d'accord.

M. Gerity: Les douaniers fouillent bien les cabines et tout le navire.

M. Mahoney: Oui, en effet, mais ils ont d'autres pouvoirs qui les y habilitent et nous voudrions que ces derniers soient quelque peu limités de manière à ne pas porter atteinte à l'intimité des particuliers, tout en permettant à l'agent compétent d'obtenir les documents officiels qui concernent le navire.

M. Gerity: Je comprends où vous voulez en venir mais, d'après moi, ces articles contiennent beaucoup trop de verbiage inutile.

Le sénateur Riley: Tout ce que je demande c'est qu'on donne à «toute autre personne» le sens de personne responsable à bord du navire.

M. Mahoney: Si je peux me permettre d'intervenir, monsieur, je crois qu'on pourrait y trouver à redire, du point de vue du ministère.

[Text]

Senator Riley: That does not bother me.

Mr. Mahoney: Simply because it may be necessary to make inquiries of someone who may not be in authority and there seems to be no real reason why one should not do that.

Senator Riley: It affects the master first; he is the man in charge of the ship. Then you say "any other person"; it could be a lighthouse keeper or a fellow sitting on top of a buoy in the Gulf of St. Lawrence, or something like that. That person is directed to give all reasonable assistance in his power to enable the officer or other person to carry out his duties and functions under this code, act or whatever it is.

Mr. Mahoney: I may say simply that the view of the department is that the enforcing officer—

Senator Riley: I don't care about the department's view; I am a member of Parliament and I want to reflect the feelings of the people whom I represent, even though they are out in the middle of the Gulf of St. Lawrence. "Any other person" is bad language.

Mr. du Plessis: If the same situation existed on land and it was a peace officer executing—

Senator Riley: It does not say peace officer, though, Mr. du Plessis.

Mr. du Plessis: If it were a peace officer executing a seizure or search, I am asking the question: Would he have the same powers to enlist the support of any other person, such as a passerby? In other words, is this any more unusual on board a ship than the situation would be on land?

Senator Riley: A ship is worth how much? It is a very valuable piece of physical stuff that displaces water.

Senator Smith (Colchester): Sometimes.

Senator Riley: Who said that?

Senator Smith (Colchester): I did.

Senator Riley: That is only in the La Have River in Nova Scotia. But I object to those three words, "any other person."

Mr. Gerity: Mr. Chairman, may I suggest that all it is required to say is, "or any person found on board who appears to be in charge of the ship."

Senator Bourget: Something like that.

Mr. Gerity: There are shipkeepers on ships that are laid up and all sorts of people who are not exactly seamen, although they may be by profession. Certainly, in the normal course of going abroad a ship, one looks for the person who appears to be in charge of it.

The Chairman: The one who has the most stripes on his shoulders.

Mr. Gerity: Mr. Chairman, the wording would be more specific if it were to provide any person found on board who appeared to be in charge. That would be sufficient, I presume.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Cela ne me dérange pas.

M. Mahoney: Simplement parce qu'il pourrait devenir nécessaire d'obtenir des renseignements sur une personne non autorisée qu'il ne semble pas y avoir de raison valable de ne pas le faire.

Le sénateur Riley: Cela vise d'abord le capitaine car il est responsable du navire. Mais vous ajoutez: «toute autre personne»; il pourrait s'agir d'un gardien de phare ou même de quelqu'un qui pourrait être assis sur une bouée dans le golfe du St-laurent ou je ne sais quoi encore. Cette personne doit fournir toute l'aide raisonnable en son pouvoir à l'agent d'exécution ou à toute autre personne compétente de manière à lui permettre de s'acquitter des devoirs et fonctions que lui confère ce code ou cette loi.

M. Mahoney: J'aimerais tout simplement ajouter que le ministère est d'avis que l'agent d'exécution—

Le sénateur Riley: Peu m'importe l'avis du ministère; je suis un député et je tiens à refléter les sentiments de ceux que je représente, même lorsqu'ils se trouvent au beau milieu du golfe du St-laurent. L'expression «toute autre personne» est tout simplement mauvaise.

M. du Plessis: Si la même situation se produisait sur terre et qu'un agent de la paix s'acquittait—

Le sénateur Riley: Mais on ne parle pas d'agent de la paix, Monsieur du Plessis.

M. du Plessis: Si c'était un agent de la paix en train d'effectuer une saisie ou une fouille, pourrait-il exiger l'aide de toute autre personne, d'un passant, par exemple? En d'autres termes, ce genre de situation est-il plus inhabituel à bord d'un navire que sur terre?

Le sénateur Riley: Combien vaut un navire? C'est une entité physique d'une valeur très considérable qui se déplace dans l'eau.

Le sénateur Smith (Colchester): Parfois.

Le sénateur Riley: Qui a dit cela?

Le sénateur Smith (Colchester): C'est moi.

Le sénateur Riley: C'est le cas seulement sur la rivière La Have, en Nouvelle-Écosse. Mais je m'oppose à ces trois mots: «toute autre personne».

M. Gerity: Monsieur le président, puis-je proposer que l'on se contente de dire: «ou toute personne à bord ayant la responsabilité du navire?»

Le sénateur Bourget: Quelque chose du genre.

M. Gerity: Il y a aussi les gardiens qui sont à bord des navires en rade et toutes ces catégories de personnes qui ne sont pas nécessairement des matelots, même s'ils peuvent l'être. Il ne fait aucun doute que normalement, en montant à bord d'un navire, on cherche le responsable.

Le président: Celui qui a le plus de galons sur les épaules.

M. Gerity: Monsieur le président, le libellé de cet article serait beaucoup plus précis si on y mentionnait: ... toute

[Text]

Mr. du Plessis: Could his assistance not be required if he did not appear to be in charge?

Senator Smith (Colchester): I will do something now that I have not done very often during this hearing and come to the support of Mr. Mahoney. I do not really see why anyone found there, whether he has business there or not, should not be subject to being asked to provide whatever assistance is within his power to provide to the enforcing officer.

Senator Riley: Whether he had just been plucked out of a lifeboat and is not in charge?

Senator Smith (Colchester): Well, he might not be of much assistance.

Senator Riley: He could be served with papers and informed that he must assist the arresting or seizing officer to carry out his duties.

Senator Smith (Colchester): This, in my opinion, is not an objectionable type of power to give to an officer to enforce the law. Any ordinary peace officer can require anyone he sees in a place in which he is properly looking for something himself to render such assistance as he might. I see no particular extension of the peace officer's power, or any objectionable infringement of civil liberties in allowing a peace officer going about his duties to say to someone, "I need some help; can you please give it to me?"

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, it should be made clear, I believe, and I am not sure that it is being understood, that the purpose of this whole section is really very narrow. It is set out in paragraph (e) and nowhere else. It is merely to enable an enforcement officer to go on board a ship and ask for an official document of the ship. It is not to allow him to seize a ship, or do anything like that. It is simply to enable him to ask to see a ship's log and in requiring assistance he may only be asking directions as to where the ship's log is.

Senator Riley: But it does not say that.

Mr. Mahoney: It is said in paragraph (e), sir.

Senator Riley: In paragraph (b)—

Mr. Mahoney: It is a very restricted purpose.

Senator Riley: But paragraphs (b) and (c) are completely distinctive and not related to any other paragraph.

Mr. Mahoney: Paragraph (c) is limited by paragraph (b).

Senator Riley: It does not say that.

Mr. Mahoney: Well, it is a necessary implication.

Senator Riley: In any piece of legislation I have ever read it contains a provision such as according to paragraph 5, subsection (6) then we relate that subsection to the other subsection, but here that is not being done. This is a section off by itself.

Mr. du Plessis: It is not completely self-contained.

[Traduction]

personne trouvée à bord ayant la responsabilité du navire. Je suppose que cela suffirait.

M. du Plessis: Si cette personne n'a pas la responsabilité du navire peut-on demander son aide?

Le sénateur Smith (Colchester): A cet égard, j'appuie M. Mahoney, chose que je n'ai pas faite souvent au cours de cette audience. Je ne vois pas pourquoi quiconque se trouvant à bord d'un navire, que ce soit par affaire ou non, ne pourrait pas être recruté pour fournir toute aide raisonnable en son pouvoir à l'agent d'exécution.

Le sénateur Riley: Même s'il s'agit d'un naufragé qu'on vient de tirer d'un canot de sauvetage et qui n'a aucune responsabilité à l'égard du navire?

Le sénateur Smith (Colchester): Dans un cas pareil, il ne serait certainement pas en mesure de fournir beaucoup d'aide.

Le sénateur Riley: On pourrait lui signifier des documents et l'informer qu'il doit aider l'agent chargé de procéder à l'arrestation ou à la saisie à s'acquitter de ses fonctions.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne pense pas qu'il y ait d'objection à ce qu'on délègue ce genre de pouvoir à un agent compétent, pour faire appliquer la loi. N'importe quel agent de la paix peut exiger de quiconque se trouve sur les lieux où il s'acquitte de ses fonctions de lui fournir toute l'aide qu'il peut. Je ne crois pas qu'on élargit particulièrement les pouvoirs de l'agent de la paix ou qu'on viole indûment les libertés publiques en permettant à un agent de la paix dans l'exercice de ses fonctions de dire à quelqu'un: «J'ai besoin d'aide, puis-je compter sur vous?»

M. Mahoney: Monsieur le président, je pense qu'il faut préciser, et je doute que cela soit bien compris, que le but de cet article est en fait assez limité. On en parle à l'alinéa e) et nulle part ailleurs. Il s'agit simplement de permettre à l'agent d'exécution de monter à bord d'un navire et de demander un document officiel. Il n'est pas question de lui permettre de saisir le navire ou autre. Il s'agit simplement de lui permettre de demander à voir le journal de bord du navire; et s'il demande de l'aide, ce n'est que pour découvrir l'emplacement de ce journal.

Le sénateur Riley: Mais ce n'est pas ce qui est dit.

M. Mahoney: C'est ce que stipule l'alinéa e), monsieur.

Le sénateur Riley: Mais l'alinéa b)—

M. Mahoney: La portée en est très limitée.

Le sénateur Riley: Mais les alinéas b) et c) sont entièrement distincts et n'ont aucun rapport avec les autres alinéas.

M. Mahoney: L'alinéa b) limite la portée de l'alinéa c).

Le sénateur Riley: Ce n'est pas dit.

M. Mahoney: En bien, c'est implicite.

Le sénateur Riley: Dans tous les textes de loi que j'ai lus, on trouve une disposition semblable à l'alinéa 5 du paragraphe 6), on y inclut ensuite un renvoi à l'autre paragraphe, mais ce n'est pas le cas ici. Il s'agit d'un article bien indépendant.

M. du Plessis: Cet article n'est pas complètement indépendant.

[Text]

Senator Riley: It does not say it relates to any other subsection.

Mr. du Plessis: There is the umbrella clause at the outset of section BI-16, ending with the words "he may," followed by paragraphs (a), (b) and (c). So, it is one sentence, in effect, subdivided into paragraphs simply for the sake of clarity.

Mr. Mahoney: The point I am making, Mr. Chairman, is that if this section were so extensive that the enforcing officer could do many things, there might be some point in limiting the assistance that is given to him. But since the total effect is to allow the enforcing officer to examine documents relating to the ship, surely nothing of any great consequence hangs on the fact that other persons are required to assist him.

Senator Riley: But how does one take someone off a bellbuoy in the middle of the gulf and request that he be shown the documents?

Mr. Mahoney: I am not sure what you are getting at, Senator Riley. This code does not refer to bell buoys; it refers to ships. Bell buoys are not ships.

Senator Riley: It says "any other person."

Senator McElman: Any other person found on board.

Mr. du Plessis: Going back to the Interpretation Act, there is another underlying rule which applies to every act of Parliament, and that is section 11, which states:

Every enactment shall be deemed remedial, and shall be given such fair, large and liberal construction and interpretation as best ensures the attainment of its objects.

Because that is a section of the Interpretation Act, it is considered to be a section of every act of Parliament. So, the situation which you have described would hardly apply in the circumstances.

Senator Riley: I do not accept that.

Senator McElman: Paragraph (c) goes even further. When it refers to assistance, it refers to "all reasonable assistance," and that is in connection with a very specific purpose. To my mind, the wording is sufficiently restrictive and protective of any rights to be acceptable, and I would move its passage.

Senator Riley: Paragraph (c) refers to "any other person", which I do not accept.

Senator Smith (Colchester): I do not suppose I can shed any more light on this, but perhaps I can shed some heat. It seems to me that it would be entirely unreasonable to do anything to prevent the peace officer from inquiring of anyone he found on board the ship the name of the captain, whether or not the captain is on board and the location of the captain's office.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Mais on n'y fait pas de renvoi, à d'autres paragraphes.

M. du Plessis: Il y a la clause fourre-tout au début de l'article BI-16 qui finit par les mots: «cette personne peut...» suivie par les alinéas a), b) et c). Il s'agit donc d'une seule phrase subdivisée en alinéas pour plus de clarté.

M. Mahoney: Ce que j'essaie de dire, monsieur le président, c'est que si cet article était large au point de conférer beaucoup de pouvoirs à l'agent d'exécution, il conviendrait peut-être de limiter l'aide qu'on peut lui fournir. Mais puisqu'en fin de compte, l'objet est de permettre à l'agent d'exécution d'examiner les documents concernant le navire, il ne fait aucun doute que rien de bien important peut découler du fait qu'il demande l'aide d'autres personnes pour s'acquitter de ses fonctions.

Le sénateur Riley: Mais comment peut-on demander à quelqu'un qui se trouve sur une bouée au beau milieu du golfe d'exiger qu'on lui montre les documents en question?

M. Mahoney: Je ne vois pas du tout où vous voulez en venir, Sénateur Riley. Ce code n'a aucunement trait aux bouées à cloche; il s'agit de navires.

Le sénateur Riley: Mais l'article stipule: «toute autre personne».

Le sénateur McElman: Toute autre personne rencontrée à bord d'un navire.

M. du Plessis: Pour en revenir à la Loi sur l'interprétation, il y a une autre règle sous-jacente qui s'applique à toutes les lois qu'adopte le Parlement. Cette règle est définie dans l'article 11, qui stipule que:

Chaque texte législatif est censé réparateur et doit s'interpréter de la façon juste, large et libérale la plus propre à assurer la réalisation de ses objets.

Et comme il s'agit d'un article de la Loi sur l'interprétation, on le considère comme faisant partie de toutes les lois que promulgue le Parlement. C'est pourquoi la situation que vous venez de décrire s'appliquerait difficilement, dans les circonstances.

Le sénateur Riley: Je ne suis pas d'accord.

Le sénateur McElman: L'alinéa c) va encore plus loin. En effet, lorsqu'il est question d'aide, plus précisément de «toute l'aide raisonnable», la référence a un but bien déterminé. Je pense que le libellé limite et protège suffisamment tous les droits et que, par conséquent, il est acceptable. Je propose qu'on l'adopte.

Le sénateur Riley: L'alinéa c) mentionne: «toute autre personne», ce que je n'accepte pas.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne pense pas pouvoir apporter de lumière sur le sujet, mais peut-être puis-je contribuer un peu de chaleur. D'après moi, il ne serait pas du tout raisonnable de faire quoi que ce soit pour empêcher l'agent de la paix de demander à quiconque se trouve à bord du navire de lui donner le nom du capitaine, ou de lui dire où se trouve son bureau, que le capitaine soit à bord ou non.

[Text]

The Chairman: Or how to get to the bridge.

Senator Smith (Colchester): Yes. Any amendment which would require the peace officer to search out the second in command in order to get an answer to those questions, it seems to me, would be highly unreasonable.

Senator Riley: Give me the law. What if the individual he asks is a hitchhiker?

Senator Smith (Colchester): He can ask him. It may be that the individual he asks cannot be of assistance.

Senator McElman: That would constitute "reasonable assistance."

The Chairman: We have a motion.

Senator Langlois: Before we deal with the passage of this amendment, I am inclined to be in accord with the suggestion made by Mr. Gerity a while ago regarding the reference to the private dwelling place on board the ship. Perhaps Mr. Mahoney would agree to hold this amendment in abeyance until he gives further thought to it.

I do not see why these words are used. They have no nautical meaning. To my mind, they would have the effect of restricting the action of an enforcement officer who might want to enter the master's cabin, which is also where he keeps his documents.

Mr. Mahoney: If I might reply to that, Senator Langlois is quite right in the point he makes. However, we thought that the private areas of the ship had to be protected, and that would include the master's cabin. I find myself on the opposite side of the fence now.

Senator Riley: What about the owner's cabin?

Mr. Mahoney: If it is a dwelling place, yes.

Senator Langlois: I am simply asking you to give it further thought.

Mr. Mahoney: Identical words to these have been used in other statutes for the same purpose, and for that reason these words were chosen for use in this instance. It is desirable to have some consistency in the language of statutes. The Arctic Waters Pollution Prevention Act has a similar provision, as have a number of other statutes. I agree that it is not nautical, but certainly it expresses the idea that the enforcing officer must not interfere in that area of the ship. For that reason, I strongly suggest that this constitutes good drafting.

The Chairman: Mr. Stone.

Mr. Stone: Mr. Chairman, I am just wondering if the word "quarters" would not be acceptable. I do not think anyone would have any difficulty with that.

Mr. Mahoney: As I said, there are many words that could be used, such as "quarters," "cabin," and so on. These words were deliberately chosen on the basis that they provide consistency with other legislation.

[Traduction]

Le président: Ou bien de demander où se trouve la passerelle.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui. D'après moi, tout amendement exigeant que l'agent de la paix trouve l'officier en second pour lui poser ces questions serait bien peu raisonnable.

Le sénateur Riley: Mais que dit la loi? Et si la personne auprès de laquelle il s'informe est un auto-stoppeur?

Le sénateur Smith (Colchester): Il peut toujours lui demander. Il se peut que la personne auprès de laquelle il se renseigne ne puisse l'aider.

Le sénateur McElman: Et cela constituerait en fait une «aide raisonnable».

Le président: Nous avons une motion.

Le sénateur Langlois: Avant de passer à l'adoption de cet amendement, j'aimerais ajouter que j'approuve la proposition qu'a faite M. Gerity un peu plus tôt concernant les cabines, privées à bord d'un navire. M. Mahoney sera peut-être d'accord de reporter cet amendement de manière à lui donner le temps d'y réfléchir.

Je ne comprends pas pourquoi on a utilisé ces mots. Ils n'ont aucune connotation maritime. Je pense qu'ils auraient pour effet de restreindre les mouvements d'un agent d'application qui voudrait entrer dans la cabine d'un capitaine, puisque c'est là qu'il conserve les documents.

M. Mahoney: Si vous me permettez de répondre à cette question, le sénateur Langlois a bien raison; toutefois, nous avons pensé qu'il fallait protéger les zones privées d'un navire et cela inclut la cabine du capitaine. Je passe donc dans le camp opposé.

Le sénateur Riley: Cette disposition s'applique-t-elle à la cabine du propriétaire?

M. Mahoney: Si elle sert de résidence, oui.

Le sénateur Langlois: Je vous demande simplement d'y réfléchir encore.

M. Mahoney: Les mêmes mots ont été utilisés dans d'autres lois à cette fin et c'est pourquoi nous avons choisi de les reprendre dans ce cas. Il est souhaitable d'avoir une certaine uniformité dans les textes de loi. La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques ainsi que de nombreuses autres contiennent une disposition analogue. J'admets que ce n'est pas une expression maritime, mais elle exprime certainement l'idée que l'agent chargé d'appliquer le règlement ne doit pas pénétrer dans cette partie du navire. C'est pourquoi je crois que le libellé de cet article se justifie.

Le président: Monsieur Stone.

M. Stone: Monsieur le président, je me demande si le mot «quartiers» serait acceptable? Je crois que tous comprendraient la signification de ce terme.

M. Mahoney: Comme je l'ai dit, on pourrait utiliser plusieurs mots comme «quartiers», «cabine», etc. Ces mots ont été choisis spécialement parce qu'ils se retrouvent dans d'autres lois.

[Text]

Senator Smith (Colchester): Other legislation having to do with marine matters?

Mr. Mahoney: Other legislation which contains similar powers, some of which do relate to maritime matters, such as the Arctic Waters Pollution Prevention Act.

The Chairman: I am in the hands of the committee.

Senator Smith (Colchester): Perhaps we can leave consideration of it until we get to the end, in any event, at which point we can come back to it.

Senator Langlois: I would suggest that the amendment be stood for the time being.

The Chairman: The amendment contained on page 4 of Group "B" will be stood for the time being.

Mr. Mahoney: Before we leave section BI-16, Mr. Chairman, I should reply to the second part of the note on page 8 of the report of the CBA committee. As I think we have now made quite clear, this section is very limited in its scope. It does not allow an enforcing officer to take sworn statements, or to do anything of that kind, but merely to ask for documents. Therefore, the note on page 8 of the committee's report, we feel, is not relevant to this particular section.

The Chairman: Consideration of section BI-16 will be stood until later.

Senator McElman: Before doing so, Mr. Chairman, the proposed amended subsection (a), in its second line, should have a comma after the word "thereof," the first word in the second line.

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Stone: Mr. Chairman, I would like to repeat the association's concern that the use of the expression "reasonable assistance" might be construed to be broad enough to require the enforcement officer to take a statement. For that reason, we felt it should be limited in the way we have suggested.

I think it is fair to take (c) and read it on its own, and that was the view of the committee.

The Chairman: Mr. Gerity?

Mr. Gerity: Mr. Chairman, I must say that I think this section could be written in one-quarter of the space with much more meaning, and my experience is quite extensive of people asking questions, using tape recorders and all the rest of it with a very little shadow of authority. In fact, for 20 years I have been trying to get one set of regulations amended, and I have been uniformly unsuccessful, save only in the practice which was allowed that they should be read their rights before the examination started. This has happened time and time again on board ship in what they call inquiries by various inquiry officers of the department. This section, with what we might call shoreside language—areas, places, premises—could be put in one paragraph and the safeguard put in it. If the purpose is only to go aboard to look at what is called an official log book, then it certainly can be put into one paragraph. I may say in

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): D'autres lois portant sur des questions maritimes?

M. Mahoney: D'autres lois qui contiennent des pouvoirs analogues et dont certaines ont trait à des questions maritimes tel que la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Le président: Je m'en remets au comité.

Le sénateur Smith (Colchester): Nous pourrions peut-être revenir à ce point à la fin de notre étude.

Le sénateur Langlois: Je propose que nous réservions l'adoption de cette modification pour le moment.

Le président: La modification contenue à la page 4 du groupe «B» sera réservée pour le moment.

M. Mahoney: Avant que nous laissions de côté l'article BI-16, Monsieur le président, j'aimerais attirer votre attention sur la deuxième partie de la note à la page 8 du rapport du comité de l'ABC. Comme nous l'avons souligné, je crois que la portée de cet article est très limitée. Il ne permet pas à l'agent chargé de son application d'exiger des déclarations sous serment, mais simplement des documents. En conséquence, nous ne jugeons pas la note à la page 8 du rapport du Comité pertinente à cet article.

Le président: L'étude de l'article BI-16 sera réservée jusqu'à plus tard.

Le sénateur McElman: Un dernier commentaire, Monsieur le président. Le paragraphe modifié a) devrait contenir dans la version anglaise une virgule après «thereof», le premier mot de la deuxième ligne.

Des voix: Adopté.

M. Stone: Monsieur le président, j'aimerais réitérer l'inquiétude de l'association qui craint que l'expression «aide raisonnable» soit interprétée de façon à ce que l'agent chargé d'appliquer cette disposition croit avoir le droit de demander une déclaration. C'est pourquoi nous avons proposé d'en limiter la portée.

Je crois que, comme l'a recommandé le Comité, il convient de lire le paragraphe c) pour lui-même.

Le président: Monsieur Gerity?

M. Gerity: Monsieur le président, je crois que cet article y gagnerait sûrement en clarté s'il était plus court. J'ai souvent eu l'occasion de constater que les agents qui sont chargés des interrogatoires utilisent des magnétophones et tout le reste sans qu'ils en aient l'autorisation. En fait, je me bats depuis vingt ans pour qu'on modifie une série de règlements, mais mes efforts ont été vains, sauf en ce qui a trait à la pratique qui exige maintenant qu'on lise aux personnes en cause leurs droits avant le début de l'interrogatoire. Cela s'est produit à maintes reprises sur des navires lors d'enquêtes menées par divers agents du ministère. Cet article, qui renferme ce qu'on pourrait appeler des termes côtiers, c'est-à-dire zone, lieu et local, pourrait être condensé en un seul paragraphe en y incluant la garantie. Si l'on veut simplement monter à bord pour examiner le journal réglementaire, on peut certainement ne faire qu'un

[Text]

passing that Great Lakes ships do not carry such a thing as an official log book. That is something that is used only by ocean-going ships for particular records of births, deaths, marriages, and so forth.

The Chairman: We will take your advice under very serious consideration.

Mr. Barry: There is one additional point which I should like to mention DMA has raised this in its submission.

As it stands now, subsection (b), which requires the production of documents, is not limited to persons on board the vessel. I do not think there is any particular objection to that, but it is also not limited to non-privileged documents.

If one were to compare this to other statutes where matters of privilege are involved, such as the Income Tax Act the Combines Investigation Act, and so forth, one would see that there is specific provision to ensure that the protection of privilege remains. I would submit for the consideration of the committee the following: after the word "paper" on line 18 of subsection (b) there should be inserted the words "not privileged."

Mr. Mahoney: I might say, Mr. Chairman, that we have given attention to this point before. We simply do not agree with Mr. Barry on this.

The Chairman: The section is stood. We will now move on to the next section.

Senator Smith (Colchester): I do not wish to belabour this, but I do not think I heard an answer to Mr. Barry's question, except that the department did not agree with it.

Mr. Mahoney: Senator, we have discussed this particular point at considerable length in the past. I do not wish to burden the committee with it again. It is something which was not recommended by the bar committee. Clearly, the bar committee did not feel, although they may speak for themselves on this, that it was something which required attention. We did not really propose to change it. We feel that the sections as drafted provide all the protection that is necessary.

Senator Smith (Colchester): But you just shrugged that off.

The Chairman: We have stood subsections (a) and (b).

Senator Smith (Colchester): Mr. Barry has made a suggestion that we insert certain words.

The Chairman: We have stood that section. The whole of section BI-16 stands. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Mahoney: The next item is on page 10 of the report. It relates to section BI-19, which is found on page 30 of the bill. The report of the Canadian Bar Association contains two points on this. I should like to deal with the second point first, which is that the word "forfeiture" be strick out and that there be substituted therefor the words "sale by order of the Admiralty Court."

[Traduction]

seul paragraphe. J'aimerais dire en passant que les navires des Grands Lacs n'ont pas de livres de bord réglementaires, qu'on les utilise seulement sur les navires de haute mer, pour enregistrer les naissances, les décès, les mariages, etc.

Le président: Nous tiendrons soigneusement compte de votre avis.

M. Barry: J'aimerais faire ressortir un autre point, que la D.M.A. a soulevé dans son mémoire.

Dans sa forme actuelle, le paragraphe *b)*, qui exige la production de documents, ne se limite pas aux personnes qui se trouvent à bord du navire. Je ne pense pas qu'on s'oppose à cela, mais le paragraphe ne se limite pas non plus aux documents non privilégiés.

Dans d'autres lois comportant des questions de privilège, dans la Loi de l'impôt sur le revenu, par exemple, ou la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, etc, des dispositions précises permettent de s'assurer de la protection des privilèges. Que pense le Comité de la proposition suivante: insérer, après le mot «pièce», à la ligne 23 du paragraphe *b)*, les termes «non privilégiés».

M. Mahoney: J'aimerais dire, monsieur le président, que nous avons déjà examiné ce point. Nous ne sommes tout simplement pas d'accord avec M. Barry à cet égard.

Le président: Cet article est définitif. Nous passerons maintenant à l'article suivant.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne voudrais pas trop insister, mais je ne pense pas avoir entendu de réponse à la question de M. Barry, si ce n'est que le ministère n'était pas d'accord.

M. Mahoney: Sénateur, nous avons déjà longuement discuté de cette question auparavant. Je ne veux pas accaparer le Comité encore une fois. Ce point n'a pas été recommandé par le Comité du Barreau. Manifestement, ce dernier n'estimait pas qu'il méritait qu'on s'y arrête, c'était du moins son point de vue. Nous n'avons pas vraiment proposé de changement. Nous estimons que ces dispositions assurent, dans leur forme actuelle, toute la protection nécessaire.

Le sénateur Smith (Colchester): Mais vous venez d'écarter la question.

Le président: Les paragraphes *a)* et *b)* sont définitifs

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur Barry a proposé l'insertion de certains termes.

Le président: Nous avons réglé la question. Tout l'article B-16 est conservé dans sa forme actuelle. Adopté?

Des voix: Adopté.

M. Mahoney: Le prochain numéro figure à la page 10 du rapport. Il concerne l'article BI-19, page 30 du projet de loi. Le rapport de l'association du Barreau canadien renferme deux points à cet égard. J'aimerais d'abord parler du second, qui vise la suppression du terme «confisqué» et son remplacement par les termes «vendu par ordre de la Cour d'Amirauté.»

[Text]

Will respect to that, we have an amendment which is found on page 8 of Group "C", an amendment which is not identical to the amendment suggested by the CBA, but which we feel has the same effect, and has so in terms which are more in accordance with the drafting procedures. That amendment would be to subsection (5), which is found on page 31 of the bill, and would delete the word "forfeiture" and add the words "the ship may, in accordance with an order of the Admiralty Court made under the authority of the subsection, be sold and the proceeds distributed in accordance with the terms of such order."

The purpose of this, of course, is to give the court discretion as to how these moneys should be paid out. We think that is more appropriate than simply returning these moneys to the person charged, because he may not be the correct person.

The Chairman: Are there any comments or suggestions on this?

Mr. Barry: I do not know whether it has been dealt with in the case of forfeiture, but we had raised the problem of giving notice so that lien holders and the like would be in a position to make application to the court and have their rights respected. There is no provision for this and that, I submit, is unfortunate.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I may say so, again at the risk of being found not to answer the specific comment, this is something which was dealt with in previous hearings which the bar committee did not see fit to support. The amendments we have put forth, as I said earlier in this hearing, were put forth on the basis that we were prepared to abide as far as possible with the recommendations of the CBA.

Senator Smith (Colchester): Am I correct in believing that anything that is done under this provision can only occur after a court order has been made?

Mr. Mahoney: Yes, that is correct. The first part of the subsection is still there.

Senator Smith (Colchester): I understand that, but it strikes me that an order would not be made by the Admiralty Court without some provision with regard to notice.

Mr. Mahoney: There would have to be application to the court, if I understand the point you are making.

Senator Smith (Colchester): It seems to me that that very fact in itself would take care of Mr. Barry's objection, but I may think that only because I do not understand it.

Mr. Mahoney: I think his objection went further than that, but I do agree that it would take care of it in part.

The Chairman: Mr. Stone, please.

Mr. Stone: The bar committee felt that notice, important as it is, did not have to be referred to in the section as such because the court would make its order on application, and the rules of the court would govern the practice before it, and, therefore, would take account of notice requirements.

[Traduction]

A cet égard, on trouve, à la page 8 du groupe «C» un amendement qui n'est pas identique à celui proposé par l'A.B.C. mais qui, à notre avis, a le même effet, et ce en termes plus conformes aux règles de la rédaction. Cet amendement serait apporté au paragraphe (5), qui figure à la page 31 du projet de loi; il supprimerait le mot «confisqué» et ajouterait à la place: «le navire peut, conformément à une ordonnance de la Cour d'Amirauté rendue aux termes de ce paragraphe, être vendu, et le produit de la vente réparti conformément aux modalités de cette ordonnance».

Le but de cet amendement est évidemment d'accorder à la Cour le pouvoir discrétionnaire de déterminer ce qu'on fera de ces sommes. Nous pensons que c'est plus approprié que de simplement rendre l'argent à l'inculpé, qui peut ne pas être la personne indiquée.

Le président: Y-a-t-il des observations ou des propositions à cet égard?

M. Barry: Je ne sais pas si on en a parlé pour la confiscation, mais nous avons soulevé le problème du préavis à donner pour que les détenteurs de privilèges et autres soient en mesure de présenter une demande à la Cour afin de faire respecter leurs droits. Il n'y a pas de disposition à cet égard, ce qui est à mon avis regrettable.

M. Mahoney: Monsieur le président, encore une fois au risque de sembler ne pas répondre à l'observation en cause, c'est là quelque chose qu'on a examiné dans des audiences antérieures et que le Comité du Barreau n'a pas jugé bon d'appuyer. Nous avons proposé des amendements, comme je l'ai déjà dit au cours de l'audience, sous réserve de respecter dans toute la mesure du possible les recommandations de l'A.B.C.

Le sénateur Smith (Colchester): Ai-je raison de croire que toute action engagée aux termes de cette disposition ne peut l'être que sur ordonnance de la Cour?

M. Mahoney: C'est exact. La première partie de ce paragraphe est toujours là.

Le sénateur Smith (Colchester): Je le comprends, mais ce qui me frappe, c'est qu'une ordonnance ne serait pas rendue par la Cour d'Amirauté sans prévoir de préavis.

M. Mahoney: Il faudrait présenter une demande à la cour, si je comprends bien ce que vous voulez dire.

Le sénateur Smith (Colchester): Il me semble que ce fait même répond en soi à l'objection de M. Barry, mais il est possible que j'aie mal compris.

M. Mahoney: Je pense que son objection allait plus loin que cela, mais je reconnais qu'on y répondrait ainsi en partie.

Le président: M. Stone, s'il-vous-plaît.

M. Stone: Le Comité du Barreau estimait que même si le préavis est important, il n'était pas nécessaire de le mentionner comme tel dans l'article, car la Cour rendrait son ordonnance sur demande; son règlement régirait alors la conduite à tenir et elle tiendrait donc compte des exigences en matière de préavis.

[Text]

The Chairman: Once there has been a trial and an award is made, then notice can be given for other applicants to come in to try to grab a part of it.

Mr. Stone: Or an order is made and an application to the court has been made and notice given.

Senator Smith (Colchester): If would seem, if the court had the power to allow the application to be made without notice, and exercised that power, that there would have to be some very, very compelling and persuasive reasons put forward to the court for such action.

The Chairman: It is just the division of the money.

Senator Smith (Colchester): I know it is, but it can only be made in accordance with an order of the admiralty court.

Mr. Mahoney: It may well be, sir, that the admiralty court would provide for notice; but our point, and I think the point made by the Bar committee, is simply that once we have brought the admiralty court into this it is up to the court to provide that notice.

Senator Smith (Colchester): I am agreeing with you.

The Chairman: Are there any further questions? Is there any further discussion? All in favour? Declared carried.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, before going on with the next point, you will know that I have not yet dealt with the first point raised by the Bar committee, namely that in the committee's opinion it is not entirely clear whether clearance is to be given. Here I submit that their comment is not entirely clear. I think what they are saying is that it is not clear whether clearance is to be given when a person charged with an offence has appeared to answer the charge. In our opinion that is clear. The only thing that could be done to make it clearer would be to insert the word "and" after paragraph (a), and that would simply not be in accordance with the normal rules of grammatical construction.

It is like saying, if you have a choice of three things, that you would say, "one and two and three," and run the risk of sounding a bit like an orchestra conductor.

It is quite satisfactory to say, "one, two and/or three."

The situation, if one looks at it carefully, is really quite clear. So we have not found it necessary to do that. This is the way drafting is done in every statute and we feel that that is the way it should continue to be done.

Mr. Langlois: May we know what we should understand? Should there be an "and" or an "or" after (a), because I find an "or" after (b). I myself would say that, if anything has been dropped between (a) and (b), it would be "or", because it is "or" between (b) and (c). It is disjunctive. That is precisely the confusion. Is it "appearance and security" or—

Mr. Mahoney: No, it is "or." It is obviously "or."

Mr. Langlois: You said, "and."

[Traduction]

Le président: Après qu'il y a eu procès et adjudication, on peut alors aviser d'autres requérants pour les inviter à se servir.

M. Stone: Il est aussi possible qu'une ordonnance ait été rendue, qu'une demande ait été présentée à la Cour, et qu'un préavis ait été envoyé.

Le sénateur Smith (Colchester): Si la cour avait le pouvoir d'autoriser la présentation d'une demande sans préavis, et qu'elle exerce ce pouvoir, il semble qu'on devrait lui présenter des raisons impérieuses et convaincantes pour obtenir qu'elle agisse ainsi.

Le président: Il s'agit simplement de répartition de l'argent.

Le sénateur Smith (Colchester): Je sais, mais ce ne peut être fait que conformément à une ordonnance de la Cour d'amirauté.

M. Mahoney: Il se peut très bien, monsieur, que la Cour d'Amirauté donne un préavis? Mais ce que nous voulons faire ressortir, et je pense que c'est également l'opinion du Comité du Barreau, c'est simplement qu'une fois que la Cour d'Amirauté a été saisie, il appartient à cette dernière de fournir un préavis.

Le sénateur Smith (Colchester): J'en conviens.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, d'autres observations? Tout le monde est d'accord? Adopté.

M. Mahoney: Monsieur le président, avant de passer à la question suivante, vous avez remarqué que je n'ai pas encore parlé du premier point soulevé par le Comité du Barreau, qui estime que la question du congé n'est pas tout à fait claire. Je dois dire que leur observation ne l'est pas non plus. Il veut dire, je crois, qu'on ne sait pas si on donnera congé au navire lorsqu'une personne qui a été inculpée a comparu pour réfuter l'accusation. A notre avis, c'est clair. Tout ce qu'on pourrait faire pour préciser davantage, serait d'insérer le mot «et» après l'alinéa a), mais ce ne serait pas conforme aux règles de construction grammaticale.

C'est comme si on avait le choix entre trois éléments et qu'on dise «un et deux et trois», au risque de ressembler à un chef d'orchestre.

Il est tout à fait satisfaisant de dire «un, deux et trois».

Examinée de près, la situation est très claire. Nous n'avons donc pas jugé nécessaire d'apporter cette modification. C'est ainsi qu'on procède pour rédiger toutes les lois, et qu'on devrait à notre avis continuer à procéder.

M. Langlois: Que faut-il comprendre? Devrait-il y avoir un «et» ou un «ou» après l'alinéa a), car il y a un «ou» après l'alinéa b). Je crois personnellement que si on a omis une particule entre les alinéas a) et b), ce serait «ou», car c'est également ce mot qu'on retrouve entre les alinéas b) et c). C'est disjonctif. C'est précisément là qu'il y a confusion. Est-ce «comparution et sécurité» ou . . .

M. Mahoney: C'est évidemment «comparution ou sécurité».

M. Langlois: Vous avez dit «et».

[Text]

Mr. Mahoney: Yes, I did, and I created more confusion by saying "and." That is quite true. I had not looked at it just then. Of course, the second one is "or," and the first one is equally "or."

Mr. Langlois: At the risk of sounding like an orchestra conductor, and in view of the evidence of ambiguity as shown by Mr. Mahoney's own statement, I think we might take the risk of sounding like an orchestra conductor by putting in the word "or."

Mr. Mahoney: I do not think there was any ambiguity, Mr. Langlois. There was simply a mistake on my part of using the word "and" to illustrate the example.

Mr. du Plessis: I think Mr. Mahoney meant that either an "and" or an "or" could be used in a series of paragraphs.

Mr. Mahoney: That is correct.

Mr. du Plessis: The series can end with either an "and" or an "or." If the series ends with an "or", then the whole series is disjunctive. Conversely, if the series ends with an "and," then it is conjunctive.

The Chairman: Honourable senators, we will adjourn for five to ten minutes.

The committee adjourned.

The Chairman: Order. I wish to make an announcement. The committee will adjourn at 5.15 p.m. for supper. It will meet again at 8 o'clock and will sit until 10 p.m. It will meet tomorrow morning at 10 a.m. until 12.15 or 12.30. Please proceed, Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I am not sure whether we had completed the discussion of item 13. I had given our reasons for wishing to retain the section in the form in which it now is, subject to the amendments which we propose with respect to subsection (5). I am not sure whether that proposal is agreeable to the committee. If that discussion has been completed I will go on to the next item.

Senator Forsey: Excuse me. I dare say that in my unavoidable absence I may have missed something, but I find it difficult to see why there shouldn't be the word "or" after (a), because it seems clear that you have three different possibilities: (1), the chap appears; (2) he gives security; and (3) proceedings are discontinued. Why should it not be made clear that there is an alternative there between (a) and (b)—or is there no alternative? I heard some of the discussion just now, but I am still not clear in my mind about it.

The Chairman: It is not clear in our minds, either.

Mr. Mahoney: The answer, so far as I am able to explain, is that there is the alternative. The way this must be read is (a) or (b) or (c). If you put it as simply as that, in common language, one never says (a) or (b) or (c). One says (a), (b), or (c). That is why it is put in that way. I am not speaking for myself but for the draftsman. I personally find no great difficulty in saying (a) or (b) or (c), but this is the explanation which the drafting people feel is adequate. This is the way it is

[Traduction]

M. Mahoney: C'est vrai, et j'ai créé encore plus de confusion en le disant. C'est tout à fait vrai. Je ne l'avais pas remarqué alors. Bien entendu, la deuxième particule est «ou», tout comme la première.

M. Langlois: Au risque de faire figure de chef d'orchestre, et vu l'ambiguïté manifeste créée par M. Mahoney lui-même, je pense que nous pourrions prendre le risque d'insérer le terme «ou».

M. Mahoney: Je ne pense pas qu'il y ait ambiguïté, monsieur Langlois. J'ai fait simplement une erreur en utilisant le mot «et» pour donner un exemple.

M. du Plessis: Je pense que M. Mahoney voulait dire que les particules «et» ou «ou» pouvaient être utilisés dans une série d'alinéas.

M. Mahoney: C'est exact.

M. du Plessis: Une série peut se terminer avec un «et» ou un «ou». Si elle se termine pour un «ou», toute la série est disjonctive. Inversement, si elle se termine par un «et», elle est conjonctive.

Le président: Honorables sénateurs, nous lèverons la séance pendant cinq ou dix minutes.

La séance est levée.

Le président: A l'ordre! J'aimerais faire une annonce. Le comité lèvera la séance à 17 h 15 et reprendra ses travaux de 20 heures à 22 heures. Il se réunira demain matin à 10 heures et siègera jusqu'à 12 h 15 ou 12 h 30. Vous pouvez commencer, monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, je ne suis pas certain que nous ayons terminé la discussion sur le numéro 13. J'ai donné les raisons pour lesquelles nous souhaitions conserver l'article dans sa forme actuelle, sous réserve des modifications que nous proposons pour le paragraphe (5). Je ne suis pas sûr que cette proposition ait l'assentiment du comité. Si cette discussion est terminée, je passerai au prochain numéro.

Le sénateur Forsey: Excusez-moi. J'oserais dire qu'en mon absence inévitable, j'ai peut-être manqué quelque chose, mais je vois difficilement pourquoi le terme «ou» ne devrait pas se trouver après l'alinéa a), car il semble clair qu'il y a trois possibilités: (1), l'inculpé comparaît; (2) il donne une garantie; et (3) les procédures sont abandonnées. Pourquoi ne pas indiquer clairement s'il est possible ou non de choisir entre (a) et (b)? J'ai entendu ce qu'on vient de dire à ce sujet, mais je ne sais pas encore ce qu'il en est.

Le président: Et vous n'êtes pas le seul.

M. Mahoney: La réponse, d'après ce que je comprends c'est que ce choix existe. Il faut donc lire (a) ou (b) ou (c). En d'autres termes, normalement on ne dit jamais (a) ou (b) ou (c) mais (a), (b), ou (c). C'est pourquoi on l'a indiqué ainsi. Je parle au nom des rédacteurs. Pour ma part je n'ai rien contre (a) ou (b) ou (c), mais ceux qui rédigent les lois estiment cette présentation satisfaisante. On l'a toujours adoptée, elle est

[Text]

always drafted. It is drafted like this in many sections and it could create some kind of confusion if it were now done in a different way.

Senator McElman: I understand that Mr. du Plessis concurred in that decision.

Mr. du Plessis: Yes. We would have to correct all the other statutes, including the Income Tax Act, if we were to put the word "or" in here. It would have to be in harmony. It is a drafting procedure. We have two series.

Senator Forsey: I was thinking of the point that we raise so often in the Statutory Instruments Committee, that the thing should be as clear and as simple as possible for the ordinary person who is affected by the thing, who probably, like myself, knows nothing about these drafting conventions. I can't see why putting the word "or" in would upset it. I do not see that it necessarily requires an amendment to all the statutes. Surely that is drawing rather a long bow.

Senator Smith (Colchester): I would like to support Senator Forsey. I am not prepared to argue what are the conventions of drafting which require the draftsman to think he has to do it in a certain way, but I am sure it is completely unimpressive to me, even if uttered by persons of such distinction and authority as the gentleman who has spoken. I feel with Senator Forsey, that the word "or" after the (a) would make it completely clear that there are three alternatives which are applicable under subsection (4) namely: (1) that the person charged with the offence appears in Canada; or, (2) he gives security of one or other of two kinds; and (3) proceedings are discontinued. I cannot, for the life of me, see why the insertion of the word "or" at the end of paragraph (a) could possibly change or distort that meaning. It would save a good deal of time if a fellow could see it in the first place, without having to sit down and look back and forth to try to figure out whether or not it is an alternative.

Mr. du Plessis: Would you say, then, that this should apply in other acts where we have a similar series of disjunctive paragraphs?

Senator Smith (Colchester): Do not tempt me too much on that. For instance, anything you can do to change the drafting of the Income Tax Act would tend to make it less unintelligible.

Mr. du Plessis: There are simpler acts where this same rule applies.

The Chairman: We are spending enough time on the Maritime Code without getting into the Income Tax Act.

Senator Langlois: Mr. du Plessis said he is agreeable to making similar amendments to the other acts but not necessarily this afternoon.

The Chairman: Senator Smith, do you want to move an amendment that after paragraph (a) the word "or" should appear?

Senator Smith (Colchester): Yes, I will.

[Traduction]

dans bien des articles, et décider maintenant de procéder autrement pourrait entraîner des confusions.

Le sénateur McElman: C'était là le point de vue de M. du Plessis.

M. du Plessis: En effet, si nous décidions d'ajouter «ou» dans cette loi, il nous faudrait corriger toutes les autres, et notamment la Loi de l'impôt sur le revenu! Il faudrait tout uniformiser. C'est un procédé de rédaction; nous avons deux séries.

Le sénateur Forsey: Cela revient pour moi à la question que nous soulevons si souvent au Comité des textes réglementaires; les choses devraient être le plus clair et le plus simple possible, et à la portée des citoyens auxquelles elles s'appliquent, et qui probablement, comme moi, ignorent tout de ces conventions de la rédaction juridique. Je ne vois pas pourquoi ajouter «ou» créerait des bouleversements. Je ne pense pas que cela entraînerait nécessairement la modification de toutes les lois. C'est pousser les choses un peu loin, me semble-t-il.

Le sénateur Smith (Colchester): Je voudrais abonder dans le sens du sénateur Forsey. Je ne peux pas dire sur quelles conventions se basent les rédacteurs pour rédiger les lois, mais je sais qu'elles veulent absolument rien dire pour moi, même si des personnes aussi compétentes que le monsieur qui vient de parler venaient me les exposer. Je pense donc avec le sénateur Forsey qu'ajouter «ou» après (a) indiquerait bien que trois possibilités se présentent au paragraphe (4), soit: (1) que la personne inculpée de l'infraction comparait au Canada; ou, (2) qu'elle remet une garantie, selon l'une des deux catégories énoncées; et (3) que les procédures sont abandonnées. Je ne vois nullement pourquoi l'insertion du terme «ou» à la fin de l'alinéa (a) risquerait de modifier ou de déformer le sens de cette disposition. Ce serait tellement plus simple si on pouvait le voir tout de suite, sans devoir réfléchir ou se demander si le choix existe ou non.

M. du Plessis: Pensez-vous donc que cela devrait s'appliquer à d'autres lois, énonçant aussi une série d'options séparées?

Le sénateur Smith (Colchester): Ne m'entraînez pas trop loin; par exemple, tout ce qui pourrait modifier le libellé de la Loi de l'impôt sur le revenu ne ferait que la rendre encore moins claire.

M. du Plessis: La même règle s'applique dans des lois moins complexes.

Le président: Nous avons suffisamment à faire avec le Code maritime sans devoir nous engager dans la Loi de l'impôt sur le revenu!

Le sénateur Langlois: M. du Plessis a dit qu'il serait d'accord pour apporter ce genre de modifications aux autres lois, mais pas nécessairement cet après-midi.

Le président: Sénateur Smith, souhaitez-vous proposer une modification, selon laquelle le terme «ou» figurerait à la fin de l'alinéa (a)?

Le sénateur Smith (Colchester): Oui.

[Text]

The Chairman: Is there a seconder? Opposed? Then the last word in paragraph (a) shall be "or".

Mr. Mahoney: We will see that amendments in the proper form will be made. I might say that I am sure the members of the committee will appreciate that there are many cases, and this is one of them, where I am compelled to put forward the defence with which I may not be in entire agreement. I personally think that the change made here is a desirable one.

Senator Forsey: I don't want to propose anything that is going to cause difficulty. I merely want to make sure that we get everything clear. If anyone can show me a good reason for dropping something that I said earlier—

Mr. du Plessis: Would you like me to come back tomorrow with some good reasons?

The Chairman: No.

Mr. Mahoney: We now come to something that is perhaps more controversial. I will gladly accede to the last amendment, provided the committee will be sympathetic with me with respect to the amendment to BI-20 of the bill. The next item in the Bar report is number 14, on page 12. This relates to section BI-20 and refers to the arrest of a ship. There are two parts to the recommendation made by the Bar committee. The first recommendation is that subsection (2) of BI-20 should be reworded to cover arrest, detention, seizure and ships subject to forfeiture. While, strictly speaking, from a drafting point of view, we do not feel that detention or seizure should be mentioned in a section which is designed primarily to deal with arrest, we see no compelling reason why this should not be done. Therefore, we do propose an amendment which is contained on page 9 of Group "C" which would add the words "detained, arrested or seized".

I may say, in relation to this proposed amendment, that it is my understanding that the Bar committee would like this provision to be rather wider than it is; that is, they would like it to apply to all detentions, all seizures, all arrests, no matter under what legislation; but the provision as we have it here—and we feel we should go no further than this—is to cover only questions under this code; that is the intention of the section. We certainly do not think that it should be broadened and applied to any kind of seizure or arrest or detention, no matter how that comes about; but we are quite prepared to go as far as offences under the code.

Would you like to deal with that amendment before going on with the other part of this, sir?

The Chairman: All right.

You have heard Mr. Mahoney with regard to the amending of Bill C-41 by striking out line 40 on page 31 thereof, and substituting therefor the following: "detained, arrested or seized as provided in this book shall" is that correct?

Mr. Mahoney: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Any comments? Do any of the brains trust want to speak?

[Traduction]

Le président: Qui appuie cette proposition? Contre? Le dernier mot de l'alinéa (a) sera donc «ou».

M. Mahoney: Nous veillerons à ce que les modifications soient faites en bonne et due forme. Je voudrais ajouter que les membres du Comité, savent sans doute que souvent, comme aujourd'hui, je suis obligé de présenter un point de vue avec lequel je ne suis pas tout à fait d'accord. Personnellement, cette modification me paraît souhaitable.

Le sénateur Forsey: Je ne tiens pas à présenter des propositions qui soulèvent des difficultés, mais je veux simplement m'assurer que tout est bien clair. Si l'un d'entre vous peut me donner un argument valable, je suis prêt à revenir sur ce que j'ai déjà dit...

M. du Plessis: Voulez-vous que je revienne demain, avec quelques bonnes raisons?

Le président: Non.

M. Mahoney: Nous en arrivons maintenant au point qui est peut-être plus controversé. Je céderais volontiers pour la dernière modification, si le Comité m'accorde ce que je propose pour l'article BI-20 du projet de loi. Le point suivant sur le rapport du Barreau porte le numéro 14, à la page 12. Il s'agit de l'article BI-20 qui concerne la saisie d'un navire. Le Comité du Barreau a présenté une recommandation où il s'agit tout d'abord, de faire une nouvelle rédaction du paragraphe BI-20(2) afin qu'il prévoie la saisie, la rétention et la mise sous séquestre de navires susceptibles de confiscation. Quoiqu'à proprement parler, sur le plan de la rédaction, nous ne pensons pas qu'il faudrait mentionner la rétention ou la mise sous séquestre dans un article conçu principalement pour traiter de la saisie, nous ne voyons aucune raison majeure nous empêchant de le faire. Nous proposons donc une modification, figurant à la page 9 du Groupe «C» qui ajouterait les termes «retenu, saisi ou mis sous séquestre».

A propos de cette modification proposée, je crois savoir que le Comité du Barreau souhaite étendre la portée de cette disposition; il voudrait qu'elle s'applique aux rétentions, mises sous séquestres et saisies prévues dans toutes les législations, mais cette disposition vise seulement les questions relevant de ce Code ce qui nous paraît suffisant—telle est l'intention de cet article. Nous ne pensons pas du tout qu'il faudrait l'étendre à toutes les mises sous séquestre, saisies ou rétentions, quelles que soient les circonstances; mais nous sommes tout à fait disposés à accepter les infractions en vertu du Code.

Aimeriez-vous examiner cette modification avant de passer à l'autre aspect de cette question, Monsieur?

Le président: Très bien.

Vous avez entendu ce qu'a dit M. Mahoney à propos de la modification du Bill C-41, visant à remplacer le bas de la page 31, c'est-à-dire «saisi conformément au paragraphe 1» par ce qui suit: «retenu, saisi ou mis sous séquestre conformément à ce Code» est-ce bien cela?

M. Mahoney: Oui, Monsieur le président.

Le président: Y a-t-il des commentaires? Les experts veulent-ils prendre la parole?

[Text]

Mr. Gerity: I think I merely might invite the attention of the senators to what is in capitalized French under section 14, in that it is the belief of this committee that all of these provisions emanating from or duplicating the Federal Court Act should be thrown out of this code.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, as I said, this submission is in two parts. We have dealt with the first one, but we have not yet dealt with that aspect of the recommendation. I am prepared to speak to that. Is it the wish of the committee that we put off discussion of subsection (2) until we have dealt with the whole thing, or deal with subsection (2), which can be dealt with as a separate matter?

Senator Riley: No. Go right through it now. Then we will not get confused.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I do not think it may be disposed of before going to the precise point mentioned by Mr. Gerity, because if the Canadian Bar's suggestion is followed, which is in line with the recommendations made by Mr. Barry and myself, then the word "arrest" in the proposed amendment just put forth by Mr. Mahoney would have to be dropped, since there would be no arrest under the book.

Senator Smith (Colchester): What you are saying is that the amendment as suggested will only be sustained if the view of Mr. Mahoney that the other sections remain in is supported.

Mr. Langlois: Not quite, sir. The word that would have to be dropped would be the word "arrested". You could retain "detained or seized", but you could no longer refer to "arrested", as provided in this book, because there would be no arrest provided under the book.

Senator Riley: Well, why do we not go through the whole thing, and then we will take it in context?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I am quite prepared to speak to the remaining part of the comment. This is a point which has been raised on a number of occasions, and at the last hearings you may recall that some amendments to subsection (1) were raised because it is recognized that there are some minor technical errors in subsection (1), and those can easily be corrected. The question, however, of whether this section should be removed and placed in the Federal Court Act, is another matter. First of all, this is a substantive provision. It is not possible to amend the Federal Court Act by a consequential amendment in this act, and therefore, if we were to remove it from this act, there would be no such provision until such time as the Federal Court Act was amended.

Some members of the Bar committee, I am quite aware, feel that since Canada has waited for 20 years to pass the sister ship arrest provisions, a further delay of another few years will not make any substantial difference, and that could well be the case. However, the government is prepared to put those provisions into effect at this time, and this is the only way that it can be done. I might say that we are prepared, in future, to

[Traduction]

M. Gerity: Je voudrais simplement attirer l'attention des sénateurs sur les mots en lettres majuscules en français à l'article 14, puisque le Comité estime que toute disposition émanant de loi sur la Cour fédérale ou faisant double emploi avec cette dernière devrait être supprimé du Code.

M. Mahoney: Monsieur le président, comme je le disais précédemment, cette recommandation est en deux parties. Nous avons examiné la première, mais nous n'avons pas encore vu cet aspect-ci, et je suis en mesure d'en parler. Le Comité souhaite-t-il que nous remettions à plus tard l'étude du paragraphe 2 jusqu'à ce que nous ayons examiné toute la question, ou que nous examinions cette disposition, séparément, ce qui est possible?

Le sénateur Riley: Non, faisons cela tout de suite afin de ne pas nous embrouiller.

M. Langlois: Monsieur le président, je ne pense pas qu'il soit possible de prendre une décision avant d'aborder justement la question qu'à soulevée M. Gerity, parce que si nous suivons la suggestion de l'Association du Barreau canadien, qui est conforme à la recommandation que je faisais avec M. Barry, il faudrait alors supprimer le terme «saisi» de la modification que viens de proposer M. Mahoney, puisque le Code ne parlerait pas de saisie.

Le sénateur Smith (Colchester): Vous voulez donc dire que la modification proposée ne serait maintenue que si l'opinion de M. Mahoney, visant à conserver les autres articles était appuyée.

M. Langlois: Pas tout à fait, Monsieur. Il faudra supprimer le terme «saisi». On pourra conserver «retenu ou mis sous séquestre» mais il ne sera plus possible de mentionner «saisi» en vertu du présent Code, ce dernier ne prévoyant plus de saisie.

Le sénateur Riley: Pourquoi ne pas examiner toute la question, pour examiner ce point par rapport à un contexte?

M. Mahoney: Monsieur le président, je suis tout disposé à commenter le reste de vos observations. Il s'agit d'une question qui a été soulevée à de multiples reprises; au cours des dernières auditions publiques, vous vous rappelerez que certains amendements au paragraphe 1 ont été proposés, vu les quelques erreurs techniques peu importantes qu'il comportait lesquelles pouvaient être facilement corrigées. Cependant, la question de savoir si cet article devrait être biffé et reporté dans la Loi sur la Cour fédérale est tout autre. En premier lieu, il s'agit d'une disposition importante. Il est impossible de modifier la Loi sur la Cour fédérale par une modification corrélative dans la présente loi et, conséquemment, si nous devons biffer de cette loi cet article, il n'existerait, pour l'instant, aucune disposition habilitante à ce sujet jusqu'à ce que la Loi sur la Cour fédérale soit modifiée.

Certains membres de la Commission du Barreau, j'en suis conscient, sont d'avis que puisque le pays a attendu vingt ans pour faire voter les dispositions en matière de saisie des navires jumeaux, un délai supplémentaire de quelques années, ou demeurant probable, n'empêchera pas les choses. Toutefois, le gouvernement est maintenant disposé à mettre en vigueur toutes ces dispositions et c'est la seule façon de le faire.

[Text]

keep this matter under open consideration. We feel that it should be retained in Bill C-41 at this time. It would be possible, at a future stage of legislation, either to drop the provision or to substitute it when it was possible to make an amendment to the Federal Court Act, or to deal with it in some other fashion; but, subject to that reservation, we are quite prepared to continue considering this matter and to continue consulting with the Bar and other people as to where the provision should be; whether the appropriate place is in the Federal Court Act or in the Maritime Code. Subject to that reservation, my instructions are that it is considered to be an extremely important point of principle that subsection (1) should be retained at this time in the Maritime Code Act.

The Chairman: Any further questions?

Senator Smith (Colchester): What are these exceptions: 22(2)(a), (c), (l) or (s) of the Federal Court Act?

Mr. Mahoney: Well, sir, I might just go on to say that if we accept that the provision is to be retained, at least at this stage of legislation in the Maritime Code Act, there are some very minor corrections to be made, and I do not think that the Bar committee would quarrel with those minor amendments. They are ones which have been discussed before. The first one is on page 6 of the Group "B" package, and also on page 7.

Senator Riley: That is 7 of "B" also, is it?

Mr. Mahoney: Yes, senator.

Senator Smith (Colchester): I guess I did not make my question very clear. What I thought I was asking—and I will try to do it again—is, what is it that is referred to in these exceptions?

Mr. Mahoney: I am sorry, sir; I did misunderstand you. The paragraphs listed as (a), (b) or (c) of section 22(2) of the Federal Court Act are that section which sets out the individual heads of jurisdiction in admiralty of the Federal Court; for example, collisions, carriage of goods, and all of these matters. The required changes are with respect to those paragraphs.

The Chairman: Are there any further questions? That is approved.

Mr. Mahoney: I am not sure what we have approved. Mr. Chairman: I think the question of whether this is to be retained or not must be answered.

Senator Langlois: Am I to understand, Mr. Chairman, that we are called upon to accept the commitment made by Mr. Mahoney that later on this change from the Maritime Code to the Federal Court Act will be made? I take it that he speaks on behalf of his minister, but we have been very reluctant in committees of the Senate to accept such commitments from even ministers of the crown. You may remember the problems we had with income tax four or five years ago, when the Minister of Finance gave a commitment to accept some of our amendments at a later stage. We had quite a fight about it in

[Traduction]

177.1... Je pourrais même dire nous sommes disposés à prendre ultérieurement cette question en considération. Pour l'instant, nous sommes d'avis qu'il y a lieu de conserver cette disposition au projet de loi C-41 et qu'il serait possible, à un stade ultérieur, soit de laisser tomber cette disposition, soit de la remplacer, bien entendu une fois que nous serons en mesure de modifier la Loi sur la Cour fédérale, soit encore de nous en occuper d'une autre façon; toutefois, sous réserve de ces mises en garde, nous sommes tout à fait disposé à poursuivre l'étude de cette question et à continuer nos entretiens avec le Barreau ainsi qu'avec d'autres personnes pour déterminer la place de cette disposition: soit dans la Loi sur la Cour fédérale soit dans le Code maritime. Compte tenu de ces réserves, je prétends que pour l'instant il est extrêmement important de conserver le paragraphe 1 dans la Loi sur le Code maritime et je préconise son maintien.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Smith (Colchester): Quelles sont les exceptions visées? Les alinéas 22(2)a), c), l) ou s) figurant dans la Loi sur la Cour fédérale?

M. Mahoney: Eh bien, monsieur, je pourrais dire que si nous acceptons de ne pas nous départir de cette disposition, au moins pour l'instant, il conviendrait d'apporter certains rectificatifs peu importants et je ne crois pas que la Commission du Barreau y trouverait beaucoup à redire. Il s'agit de ceux dont nous avons déjà discuté. Le premier figure aux pages 6 et 7 du group «B».

Le sénateur Riley: A la page 7 également, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Oui, sénateur.

Le sénateur Smith (Colchester): Je crois que ma question n'était pas très claire. Ce que je voulais demander—et je vais essayer de reformuler ma question—portait sur la teneur de ces exceptions.

M. Mahoney: Excusez-moi, monsieur, je ne vous avais pas compris. Les alinéas 22(2)a), b), ou c), de la Loi sur la Cour fédérale définissent les types de pouvoirs d'amirauté de la Cour fédérale, par exemple, en matière de collisions, de transport des marchandises, etc. Les modifications exigées portent sur ces paragraphes.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Approuvé.

M. Mahoney: Je ne suis pas sûr que nous soyons très d'accord, monsieur le président. Je pense qu'il convient de répondre à la question de savoir s'il faut conserver cette disposition.

Le sénateur Langlois: Dois-je comprendre, monsieur le président, que l'on fait appel à nous pour accepter l'engagement pris par M. Mahoney portant sur le fait que cette modification—portant sur le passage une disposition de la Loi sur la Cour fédérale au code maritime—sera effectuée? Je crois comprendre qu'il parle au nom de son ministre, mais il n'en reste pas moins que c'est toujours à contre cœur que les comités du Sénat acceptent de tels engagements même s'ils émanent des ministres de la Couronne. Souvenez-vous des problèmes que nous avons eus il y a 4 ou 5 ans de cela avec la

[Text]

the house. We will have to account for the actions of this committee to the Senate some time next week. If we are asked why we have not accepted this recommendation of the C.B.A. committee, we will have to say that we have had some assurance from Mr. Mahoney that this could not be done at this stage but that it will be done at the next opportunity.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, it is very important to correct an impression that I may have inadvertently given Senator Langlois. I did not intend it to be understood that the minister was committing himself to taking this section out at some future time and putting it in the Federal Court Act. What I am saying is that we will undertake to keep this matter under consideration. It is just as possible that at a future stage of legislation we will say that we have determined that it should remain. It is not a commitment to move the section.

Senator Langlois: It is a commitment to give it consideration.

Mr. Mahoney: It is a commitment to continue the consideration of it, and that is all. I wanted to make that clear because of what you were saying.

Senator Langlois: I probably misconstrued what you said. We are very reluctant to accept any kind of commitment, even from ministers of the crown. They change so often. They are here today and gone tomorrow.

Senator Forsey: Also, on the point Senator Langlois just made, if we are asked why we did not take the advice of the Canadian Bar Association committee, we can make the answer that Mr. Mahoney gave, first of all, that it might be some time before this can be put into the Federal Court Act and, meanwhile, we want to have the legislation. It seems to me that that is a sufficient answer.

Senator Smith (Colchester): There is the fact that it only takes one session to put it into the Federal Court Act, if it is the determination of the government to put it there. It has lasted 20 years, or at least a good number of years.

Mr. Mahoney: It might be pointed out that the Federal Court Act is possibly open to some review at this time. I cannot speak for the Department of Justice in this matter, but I think there is a general awareness that some sections of the Federal Court Act are being challenged in the courts at this time, so it is possible that there will be a general review of that act. As I say, I speak with no authority whatever on that, except the general knowledge that there are such problems.

Senator Smith (Colchester): We are not asking for a general review—at least I am not. I am asking: if it should be in the

[Traduction]

Loi de l'impôt sur le revenu, lorsque le ministre des Finances s'est engagé à accepter certaines des modifications devant intervenir à un stade ultérieur, ce qui a provoqué de nombreux remous à la Chambre. Ainsi, il va nous falloir rendre des comptes sur les agissements de ce comité la semaine prochaine. Si l'on nous demande pourquoi nous n'avons pas accepté cette recommandation du comité, il nous faudra répondre que M. Mahoney nous a assuré que cela ne pouvait se faire à l'heure actuelle mais qu'à la première occasion ce serait chose faite.

M. Mahoney: Monsieur le président, il est impératif que j'essaie de corriger l'impression que j'ai pu par inadvertance donner au sénateur Langlois. Je ne voulais pas que l'on comprenne que le ministre s'engageait ultérieurement à éliminer cet article et à le faire reporter dans la Loi sur la Cour fédérale. Par contre, ce que j'ai dit c'est que nous continuerions à étudier la question. Il est possible qu'à un stade ultérieur nous décidions de ne rien en faire. Il ne s'agit donc pas d'un engagement de notre part de déplacer cet article.

Le sénateur Langlois: En fait, vous vous engagez à étudier la question.

M. Mahoney: Nous nous engageons à poursuivre l'étude de la question et c'est tout. Je voulais bien que cela soit entendu étant donné vos réactions.

Le sénateur Langlois: J'ai fort probablement mal interprété ce que vous avez dit. Nous ne sommes pas très enclins à accepter un engagement même de la part des ministres de la Couronne tout simplement parce qu'ils changent souvent. Ainsi, aujourd'hui, ils sont en poste et demain ils peuvent être remplacés.

Le sénateur Forsey: De plus, à propos de la question que vient de soulever le sénateur Langlois, si on nous demandait pourquoi nous n'avons pas demandé l'avis de la commission de l'Association du Barreau canadien, nous pourrions répondre que M. Mahoney nous a répondu que, premièrement, il pourrait s'écouler un certain temps avant que cette disposition soit reportée dans la Loi sur la Cour fédérale et que dans l'entre-temps nous voulions disposer d'une loi. Il me semble que cette réponse est satisfaisante.

Le sénateur Smith (Colchester): Il convient également de prendre en considération le fait qu'il ne prendrait pas plus d'une session pour faire reporter cet article dans la Loi sur la Cour fédérale si le gouvernement était disposé à le faire. Cependant, il faut reconnaître que la chose dure depuis 20 ans sinon depuis pas mal de temps.

M. Mahoney: On pourrait aussi faire remarquer que la Loi sur la Cour fédérale pourrait maintenant faire l'objet d'une révision. Je ne saurais me prononcer dans cette affaire au nom du ministère de la Justice, mais je crois qu'il est généralement admis que certains articles de la Loi sur la Cour fédérale font à l'heure actuelle l'objet de débats contradictoires dans certains tribunaux de sorte qu'il est possible que la loi soit globalement révisée. Comme je l'ai dit, je ne suis pas habilité à me prononcer à ce sujet mais par contre je sais qu'il se pose des problèmes de ce type.

Le sénateur Smith (Colchester): Nous ne demandons pas une révision globale de la loi, du moins pas en ce qui me

[Text]

Federal Court Act, why not put it there? The fact that it may take another session of Parliament to do it does not seem very persuasive, unless there is some reason that you do not know about.

Mr. Mahoney: The secondary, but still very important, point that I may have failed to make strongly enough, sir, is that the department and the minister feels that this section should be retained where it is—that it is quite likely that the ultimate decision, even after considering it, would still be that this is the proper place for it.

Senator Smith (Colchester): Then it can hardly do for us to give up our present argument on the assurance that this will be considered. It is unlikely consideration will ever produce fruitful results.

Mr. Mahoney: I could not go that far. I can only say that in the best of faith we will continue to discuss this with the Bar Association. This is not the place to make a decision of this importance because there are many other things that hang on this possible decision. To give an example, it is even conceivable that rather than placing this section in the Federal Court Act, it would make sense to take the Federal Court Act provisions and place them in this code. That is one possible solution to the problem. It is one which may be completely lost sight of if this matter is changed now. All we are saying is that this deserves a great deal more consideration; therefore, let us keep it where it is at the moment. We undertake to continue that consideration. In the meantime, this consideration, which I think the Bar agrees is a desirable one, will be in force.

Mr. Langlois: It might be worthwhile to remind the committee that the Bar Association, the Dominion Marine Association, the P and I clubs and the St. Lawrence Shipowners' Association, although they basically agree with the intent of the introduction of the subject matter of BI-20, do not want to see it in the Maritime Code. The subject matter of that section is precisely the subject matter of the specific statute which is the Federal Court Act.

Speaking, first, as to good housekeeping and good drafting, I know of no other occurrence where you would amend a substantive provision of an act that is precisely the subject matter of other legislation. It is not done that way. The reason why it is not done that way is because of problems of inconsistencies in construction and interpretation. In view of the rules of construction that say that you are not to read a section of an act in isolation in order to grasp its full meaning and intent, if section BI-20 covers subject matter which is in the overall context of another act, it cannot be construed in its proper context because it is going to be construed in the context of the Maritime Code, which is a totally alien context to that subject matter, whereas it should have the benefit of the contextual interpretation of the Federal Court Act. That is basically why we have objected violently to section BI-20 being in there. Mr.

[Traduction]

concerne. Par contre, la question que je pose porte sur le fait que si cet article doit figurer dans la Loi sur la Cour fédérale, pourquoi alors ne pas l'y ajouter? Que cela exige une autre session du Parlement pour ce faire ne semble pas être un argument très convainquant à moins qu'il n'existe d'autres raisons que vous ignorez.

M. Mahoney: Le deuxième point, bien que secondaire, mais très important sur lequel je n'ai peut-être suffisamment insisté est que le ministère et que le ministre sont d'avis que cet article ne devrait pas être déplacé ce qui, en définitive, est fort probablement la décision qui sera prise en dernier ressort même après considération.

Le sénateur Smith (Colchester): Dans ce cas, nous pourrions laisser tomber les raisons que nous alléguons à l'heure actuelle, si l'on nous garantit que cette question sera étudiée. Il est en effet peu probable que cette étude nous donne des résultats probants.

M. Mahoney: Je n'irai pas aussi loin. Tout ce que je peux dire, c'est que nous poursuivrons de bonne foi les discussions avec l'Association du Barreau. Ce n'est pas le moment de prendre une telle décision vu l'importance de son incidence. Ainsi, pour donner un exemple, on pourrait concevoir qu'au lieu de reporter cet article dans la Loi sur la Cour fédérale, il serait préférable de reporter toutes les dispositions de la Loi sur la Cour fédérale dans le code maritime. Il s'agit là d'une solution possible au problème qui nous occupe et qu'il nous faudrait complètement écarter si nous prenions une décision maintenant. Tout ce que nous voulons dire, c'est que cette question doit faire l'objet d'études plus approfondies et conséquemment restons-en là pour l'instant. De notre côté, nous nous engageons à en poursuivre l'étude. Entre-temps, cette considération qui, à mon avis, reçoit l'assentiment du Barreau sera mise en vigueur.

Le sénateur Langlois: Il ne serait peut-être pas surperflu de rappeler au Comité que même si fondamentalement l'Association du Barreau, Dominion Marine Association, les clubs P & I et l'Association des propriétaires de navire du Saint-Laurent Inc. sont d'accord pour reconnaître le bien-fondé des termes de l'article BI-20, ils ne veulent pas les voir figurer au code maritime. En effet, ces dispositions sont précisément celles d'un article bien déterminé qui figure dans la Loi sur la Cour fédérale.

De plus, d'un point de vue rédactionnel, il n'existe pas à ma connaissance d'autres cas où l'on ait modifié une disposition importante d'une loi qui soit précisément l'objet d'une autre loi. Ce n'est pas comme cela que l'on s'y prend, tout simplement parce que cela peut être à l'origine de nombreux problèmes et d'incohérence, d'interprétation, car les règles d'interprétation stipulent que dans une loi on ne peut interpréter un article hors de tout contexte si l'on veut en saisir la signification globale. Si l'article BI-20 porte sur une question traitée dans le contexte général d'une autre loi, il ne doit pas être interprété dans son contexte propre car il sera interprété dans le contexte du Code maritime, contexte qui n'a rien à voir avec cette question, alors qu'il devrait être interprété en fonction de la loi sur la Cour fédérale. C'est fondamentalement pour cette raison que nous nous sommes objectés violemment au contenu de

[Text]

Mahoney has been told this consistently since 1971. If it was as urgent as he is saying it is today, it should have been changed then. It could have been put into the Federal Court Act in 1971, 1972 or 1973.

The other point raised by Mr. Barry and myself is that if we are going to discuss the subject matter of arrests of ships and sister ship arrest provisions, then we might as well do it properly in the context of the arrest convention to which Canada subscribes, at least in general terms. The wording there is totally unsatisfactory with respect to even that. We are not going to be in line with the international body of law on the subject matter. We say there should be a specific debate on the question of sister ship arrests and, for that matter, on the whole question of arrest of ships. It should be done in the overall context of the jurisdiction of the Federal Court, which dwells precisely on that subject matter.

The Chairman: Is there any further discussion?

Senator Laird: In respect to the section itself, are you objecting only to the words, or are you objecting to the whole section?

Mr. Langlois: I am objecting to the whole section, sir.

Mr. du Plessis: Is there a specific overlapping of the subject matter in both acts?

Mr. Langlois: The mere reference to section 22(2)(a) will indicate to you that there is an overlapping. If you go to section 43 of the Federal Court Act, you see it covers the identical ground that is covered in BI-20(1)(b). I pointed out in my testimony that when you compare the exceptions listed in BI-21(1) (b), which goes with the corresponding subsection of section 43, there is an inconsistency. The exceptions are listed precisely for the same reason, on the same subject matter, and even on the same point as to when you can file an action *in rem*. We list here as exceptions paragraphs (a), (c), (l) or (s) of section 22(2) of the Federal Court Act, whereas on exactly the same point the Federal Court Act lists as exceptions paragraphs (a), (b), (c), (d), (l), (o), (q) and (s). How am I as a lawyer going to be able to give an opinion. The exceptions on the same point are not exactly the same in two different acts.

I know for a fact that Mr. Mahoney thinks that the Federal Court Act is probably mistaken in having excepted paragraphs (b), (d), (o) and (q), but that is not the point. So long as the Federal Court Act is not amended that is the state of the law. As a lawyer I cannot give an opinion if I have these two conflicting acts which cannot be reconciled. That is one of the points. There are other points concerning drafting and words that are not consistent with words used in the Federal Court Act.

Mr. du Plessis: Have these points been responded to in earlier testimony? I did not attend all the meetings.

Mr. Mahoney: There has been very extensive discussion of this clause in relation to the Federal Court Act. Amendments of a fairly minor nature have been drafted, as Mr. Langlois knows. I am not saying there is no problem with this clause.

[Traduction]

l'article BI-20. M. Mahoney est au courant depuis 1971. Si c'était aussi urgent qu'il l'a dit aujourd'hui, on aurait dû effectuer ce changement alors. Cela aurait pu être prévu dans la Loi sur la Cour fédérale en 1971, 1972 ou 1973.

L'autre point soulevé par M. Barry, c'est que si nous avons l'intention d'étudier la question des saisies de navires ou de navires jumeaux, nous pourrions alors le faire en nous fondant directement au moins de façon générale, sur le contenu de la convention internationale concernant les saisies, convention à laquelle le Canada a souscrit. Même à cet égard, ce libellé est tout à fait insatisfaisant. Ces dispositions ne sont pas conformes aux lois internationales en cette matière. Nous croyons qu'on devrait étudier la question précise de la saisie de navires jumeaux et, pour cette raison, toute la question de la saisie de navires. On devrait le faire en se fondant sur la Loi sur la Cour fédérale, laquelle traite précisément de cette question.

Le président: Y-a-t-il d'autres remarques à formuler?

Le sénateur Laird: En ce qui a trait à l'article lui-même, vous objectez-vous seulement au libellé ou à l'ensemble de l'article?

Le sénateur Langlois: Je suis opposé à l'ensemble de l'article, monsieur.

M. du Plessis: Y-a-t-il vraiment chevauchement des deux lois sur cette question?

Le sénateur Langlois: La simple référence à l'alinéa 22(2)(a) vous montrera qu'il y a chevauchement. Si vous vous reportez à l'article 43 de la Loi sur la Cour fédérale, vous constaterez qu'on y traite de la même chose dont traite l'alinéa BI-20(1)(b). Dans mon exposé, j'ai signalé que si l'on compare les exceptions énumérées à l'alinéa BI-20(1)(b) avec l'alinéa correspondant de l'article 43, on constate qu'il y a illogisme. Les exceptions sont énumérées précisément pour la même raison, à propos de la même question, et même sur le même point que lorsqu'il s'agit d'intenter une action *in rem*. Le projet de loi stipule que les alinéas a), c), l) ou s) du paragraphe 22(2) de la Loi sur la Cour fédérale feront exceptions, alors que, précisément, sur le même point, la Loi sur la Cour fédérale prévoit que les alinéas a), b), c), d), l), o), q) et s) feront exception. Sur la même question, les exceptions ne sont pas exactement les mêmes dans deux lois différentes.

Je sais que M. Mahoney croit que c'est par erreur que la Loi sur la Cour fédérale prévoit que les alinéas b), d), o) et q) font exception, mais là n'est pas la question. Tant que la Loi sur la Cour fédérale ne sera pas modifiée, la loi demeurera ce qu'elle est. En tant qu'avocat, je suis dans l'impossibilité de me faire une opinion lorsque je me trouve présence de deux lois inconciliables. C'est là un des problèmes. Il y a d'autres points du libellé qui entrent en contradiction avec les mots utilisés dans la Loi sur la Cour fédérale.

M. du Plessis: Ces questions ont-elles été soulevées lors de témoignages antérieurs? Je n'ai pas assisté à toutes les réunions.

M. Mahoney: Nous avons étudié en profondeur cette disposition par rapport à la Loi sur la Cour fédérale. Comme le sait le sénateur Langlois, des amendements de peu d'importance ont été formulés. Je ne veux pas dire que cette disposition ne

[Text]

What I am saying is that the problems are very minor. If you look at the amendments on pages 6 and 7 you see that the changes are relatively minor.

Senator Riley: Pages 6 and 7 of what document?

Mr. Mahoney: Pages 6 and 7 of Group "B," which I referred the committee to a short time ago. Those are the changes that we considered necessary to make the clause completely compatible. The matter has been discussed before this committee at great length. I do not think anyone will quarrel with the fact that these changes are necessary; we do not quarrel with that. We are prepared to put forward these two amendments to correct the situation.

The Chairman: Is there any further discussion?

Mr. Gerity: If I were able to believe that the Federal Court Act would be amended in due season, whether by a bill introduced in this chamber or otherwise, I think it is both my chairman's view and my own that we simply do not want at this point to take a step that may hold up the bill. Unless these two different statutes are reconciled in some sensible way and the so-called sister ship clause finally joins its brother-in-law after 20 years—Canada, by the way, did not sign or adhere to that convention, nor is it obliged to even recognize it—it does estop very proper suitors from making an arrest because the other ship simply has not turned up in Canada. That is something that should have been in the Federal Court Act in 1971. I think Mr. Stone shares my view. I am most reluctant to go too far with the matter at this time, because it certainly lies in the minister's hands to initiate the necessary changes to the Federal Court Act.

The Chairman: Is there any further discussion or amendment? What is your wish and pleasure? We are going to sit for another eight minutes so get your motions in now. Does somebody move this?

Senator Smith (Colchester): I move that this question, however it may be formally referred to in the context of these documents, stand until later in the proceedings of this committee.

The Chairman: That is proposed, and I declare it carried. The clause will stand.

What is your next point?

Mr. Mahoney: The next item is number 15 on page 12 of the Canadian Bar Association committee report. It deals with the question of seizure and forfeiture under clause BI-21, which appears on page 32 of the bill. The appropriate amendment is in Group "C," and it is on page 10. While it is the draftsman's view that it is unnecessary to add these words to the bill, since there can be no other purpose in the marshal having custody, we are prepared to concede that it at least does no harm.

[Traduction]

pose pas de problème. Je veux simplement dire que les problèmes qu'elle pose ne sont pas graves. Si vous jetez un coup d'œil sur les amendements proposés aux pages 6 et 7, vous constaterez que les changements apportés sont relativement peu importants.

Le sénateur Riley: Aux pages 6 et 7 de quel document.

M. Mahoney: Aux pages 6 et 7 du groupe «B», auquel j'ai renvoyé le Comité tout à l'heure. Ce sont là les modifications que nous avons jugées nécessaires pour rendre la disposition tout à fait compatible avec la Loi sur la Cour fédérale. Le Comité s'est longuement penché sur cette question. Je crois que personne ne doute de la nécessité de ces modifications. Nous sommes prêts à proposer ces deux amendements pour régler le problème.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques à ce sujet?

M. Gerity: Si l'on pouvait nous assurer que la Loi sur la Cour fédérale sera modifiée en temps opportun, par la présentation d'un projet de loi au Sénat ou autrement, je crois que le président et moi-même serions d'accord pour ne pas retarder l'adoption du projet de loi. A moins que l'on ne trouve un moyen valable de concilier ces deux lois, et que l'article portant sur les navires Jumeaux ne s'accorde enfin, après 20 ans, avec son beau-frère—au fait, le Canada n'a pas signé cette convention, pas plus d'ailleurs qu'il n'est obligé de la reconnaître—cette disposition aura pour effet d'empêcher des pétitionnaires tout à fait légitimes d'effectuer une saisie parce que l'autre navire ne se trouve tout simplement pas au Canada. Voilà un point qu'aurait dû contenir la Loi sur la Cour fédérale de 1971. Je crois que M. Stone partage mon point de vue à ce sujet. Je suis très réticent à aller plus loin sur cette question pour l'instant, car c'est sans doute au Ministre qu'il appartient de veiller à ce que les modifications nécessaires soient apportées à la Loi sur la Cour fédérale.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques à formuler ou d'autres amendements à proposer? Qu'allons-nous décider? Nous allons continuer de siéger pendant encore 8 minutes; veuillez donc soumettre vos propositions dès maintenant. Est-ce que quelqu'un fait cette proposition?

Le sénateur Smith (Colchester): Je propose que cette question, bien qu'on puisse y référer formellement en étudiant ces documents, soit reportée à un peu plus tard au cours des délibérations du Comité.

Le président: Vous avez formulé cette proposition, et je la déclare adoptée. L'étude de cette question est reportée à plus tard.

Quelle est la prochaine question à l'étude?

M. Mahoney: C'est le numéro 15 à la page 12 du rapport du Comité de l'Association du Barreau Canadien. Il porte sur la question des mises sous séquestre et des confiscations en vertu de l'article BI-21 à la page 32 du projet de loi. L'amendement proposé se trouve à la page 10 du groupe «C». Alors que le rédacteur est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter ces mots dans le projet de loi, puisque ça ne peut être dans un autre but qu'on place le navire sous la garde d'un prévôt, nous sommes

[Text]

The Chairman: It has been moved and seconded. Does anybody oppose? I declare it carried.

What are you going to do next?

Mr. Mahoney: The next is item 16, which is also contained in a motion to amend clause BI-21, dealing with seizure and forfeiture. This is an amendment that the department accepts as being a reasonable amendment of the legislation. The appropriate amendment appears on page 11 of Group "C." This is not put in precisely the same way, but the effect is precisely the same.

Senator Riley: You are on page 11 of Group "C", and you are on the first paragraph, are you?

Mr. Mahoney: Yes. There is only one paragraph. It deals with subsection (5), which appears on page 33 of the bill.

Senator Smith (Colchester): This seems to me to be the same type of amendment as we considered earlier, is it not, with regard to leased navigation equipment and so on?

Mr. Mahoney: I do not believe we dealt with this subject. We did, of course, during the earlier hearings, but it has never been proposed as an actual amendment, although we consider it to be a reasonable amendment.

Senator Smith (Colchester): When was it considered?

Senator Riley: You were not here.

Senator Langlois: That is on bunkers, on this list.

Senator McElman: Containers.

Senator Langlois: Containers, also.

The Chairman: It is section BI-21 (5): "Order for delivery of cargo."

Senator McElman: Does Mr. Mahoney have plans to comment on the suggestion on the subject of containers?

Mr. Mahoney: I would propose to pass the buck in that respect to the committee. We are following the committee's recommendation; I happen to agree with it. I do not think it would go any further, but perhaps the Bar Association committee should be asked.

Senator Riley: Something else bothers me; we are always making reference to containers. What is a container?

The Chairman: A big box.

Senator Riley: Like this is a container?

The Chairman: It is a big one, on the deck of a ship.

Mr. Mahoney: Containers in the context of ships are generally metal boxes, roughly eight feet by 10 feet by either 20 feet or 40 feet, or eight feet by eight feet by 20 feet or 40 feet, used for carrying cargo.

[Traduction]

prêts à admettre que cette addition ne comporte aucun inconvénient.

Le président: L'amendement a été proposé et appuyé. Quelqu'un s'oppose-t-il à son adoption? Je le déclare adopté.

Quel est le prochain sujet à l'étude?

M. Mahoney: C'est le numéro 16, qui fait également l'objet d'une proposition visant à amender l'article BI-21 et portant sur la mise sous séquestre et la confiscation. Le Ministère juge que cet amendement est raisonnable. L'amendement en question figure à la page 11 du groupe «C». Il n'est pas formulé exactement de la même façon, mais il a exactement la même portée.

Le sénateur Riley: Vous-êtes à la page 11 du groupe «C», premier paragraphe, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Oui, il n'y a qu'un paragraphe, il a trait au paragraphe 5, qu'on trouve à la page 33 du projet de loi.

Le sénateur Smith (Colchester): Cet amendement me semble de même nature que celui que nous avons étudié plus tôt en rapport avec la question des équipements de navigation loués, etc, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Je ne crois pas que nous ayons traité de cette question. Nous l'avons fait, bien sûr, au cours de réunions antérieures, mais aucun amendement n'a alors été proposé, bien que nous soyions d'avis qu'il y aurait lieu de le faire.

Le sénateur Smith (Colchester): Quand a-t-on étudié cette question?

Le sénateur Riley: Vous n'étiez pas présent.

Le sénateur Langlois: C'est au sujet des réservoirs, de cette liste.

Le sénateur McElman: Des conteneurs.

Le sénateur Langlois: Des conteneurs, également.

Le président: Il s'agit du paragraphe BI-21(5): «Ordonnance de remise de la cargaison».

Le sénateur McElman: M. Mahoney a-t-il l'intention de formuler des commentaires au sujet de la suggestion concernant les conteneurs?

M. Mahoney: Je propose qu'on s'en remette au comité sur cette question. Nous nous conformons à la recommandation du comité; de toute façon, je suis d'accord sur ce point. Je ne crois qu'il faille aller plus loin, mais peut-être devrions-nous demander l'avis du comité de l'Association du Barreau.

Le sénateur Riley: Il y a quelque chose qui ne me semble pas clair; on parle constamment de conteneurs. Qu'est-ce qu'un conteneur?

Le président: Une grosse boîte.

Le sénateur Riley: Ceci est-il un conteneur?

Le président: C'est une grosse boîte, que l'on place sur le pont d'un navire.

M. Mahoney: Dans le domaine des transports maritimes, les conteneurs sont généralement des boîtes en métal, d'environ 8 pieds sur 10 soit 20 ou 40, ou de 8 pieds sur 8 soit 20 ou 40, qu'on utilise pour le transport de cargaisons.

[Text]

Senator Riley: It is an intermodal container, is it not?

Mr. Mahoney: Usually it is an intermodal container, yes.

Senator Riley: Is it anything else but an intermodal container?

The Chairman: No; it is just a mode of container.

Mr. Mahoney: I do not believe it is saying sufficient to say merely that it is an intermodal container. That implies that the only benefit of containerization is that it is easily moved by ship, truck, barge or some other method. However, one of the original purposes of going to containerization was to avoid pilferage. There were a number of reasons for it, so it is not simply an intermodal container.

Senator Langlois: Mr. Chairman, in order to provide some additional information to my friend, Senator Riley: To say merely that they are metal boxes is to put it very mildly. They are boxes that are insulated, heated and refrigerated and they are very expensive.

Senator Riley: And they never belong to the ship.

Senator Langlois: They never belong to the ship, no.

The Chairman: Are there further questions?

Senator Riley: Why does the Department of Transport not obtain a definition for "container"?

Mr. Mahoney: Well, sir, the word "container" is used in more than one piece of legislation, I believe. I may be going out on a limb somewhat, but I do not think that there has yet been developed a really satisfactory legal definition of a container which is totally acceptable. It is quite possible that we would attempt to do something such as that at a later legislative stage of the maritime code, when we are dealing with the carriage of cargo.

Senator Riley: I respect what you say, but I still cannot understand why the word "container" is used with respect to something that includes freight and, as Senator Langlois pointed out, is not only a metal box, but can be refrigerated, heat-insulated and everything else.

Senator Langlois: Heated.

Senator Riley: There must be some way in which to define "container"; that is, transport-wise.

Mr. Mahoney: But my point remains, sir, that it is not necessary to define "container" for this stage of the maritime code development; it may be necessary at a later date.

Senator Riley: I know that I am deviating from this particular legislation, but I just wanted to know your opinion, as counsel for the Department of Transport, as to why there is no definition for "container".

[Traduction]

Le sénateur Riley: Il s'agit de conteneurs universels, n'est-ce pas?

M. Mahoney: C'est juste, il s'agit généralement de conteneurs universels.

Le sénateur Riley: Peut-il s'agir d'autre chose que de conteneurs universels?

Le président: Non; ce n'est qu'une catégorie de conteneur.

M. Mahoney: Je ne crois pas qu'il soit suffisant de dire qu'il s'agit de conteneurs intermodaux. Cela suppose que le seul avantage du conteneur serait que celui-ci peut s'adapter à tous les modes de transport: navires, camions, péniches, etc. C'est toutefois d'abord pour éviter le pillage qu'on a opté pour le transport par conteneur. On a préféré ce mode de transport pour divers motifs. Le conteneur n'offre donc pas simplement un avantage intermodal.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, permettez-moi de fournir quelques renseignements supplémentaires à mon ami le sénateur Riley. Il est un peu simpliste de dire que les conteneurs sont de simples boîtes en métal. Certains sont isolés, chauffés ou réfrigérés, etc.

Le sénateur Riley: Et ils ne font jamais partie de l'équipement du navire.

Le sénateur Langlois: C'est juste.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: Pourquoi le ministère des Transports ne tente-t-il pas de trouver une définition du mot «conteneur»?

M. Mahoney: Le mot «conteneur», Monsieur, est utilisé dans plus d'une Loi, je crois. Je m'aventure peut-être un peu en disant cela, mais je ne crois pas qu'on ait encore trouvé une véritable définition légale qui soit tout à fait acceptable. Il est fort possible que nous tentions d'y parvenir plus tard dans notre étude du Code maritime, lorsque nous aborderons la question du transport des cargaisons.

Le sénateur Riley: Je respecte votre opinion, mais il n'en demeure pas moins que je ne comprends pas encore pourquoi le mot «conteneur» est utilisé pour désigner un objet servant au transport des marchandises et, comme l'a souligné le sénateur Langlois, qui n'est pas une simple boîte en métal, mais peut être réfrigéré, isolé, etc.

Le sénateur Langlois: Et chauffé.

Le sénateur Riley: Il doit y avoir moyen de définir convenablement ce qu'est un «conteneur»; c'est-à-dire en tenant compte de son rapport à la notion de transport.

M. Mahoney: Mais j'estime néanmoins, monsieur, qu'il n'est pas nécessaire de définir «conteneur» à cette étape de l'élaboration du code maritime; cela peut être nécessaire à une date ultérieure.

Le sénateur Riley: Je sais que je m'éloigne du sujet de cette loi, mais je voudrais savoir pourquoi, selon vous qui êtes conseiller du ministère de Transport, il n'existe aucune définition de «conteneur».

[Text]

Mr. Mahoney: I agree that it is something that we may well have to tackle and probably will have to tackle. However, the legislation with respect to carriage of cargo is still some distance down the road in the development of the maritime code, and I am not aware of any specific work that has been done in that area as yet that would lead to a definition. It is one that we may well have to tackle.

Senator Riley: Thank you very much.

The Chairman: Are there any further questions?

Mr. Gerity: With respect to Senator Langlois' remarks, which are perfectly correct, I believe possibly the only difficulty that arises in the section we are considering, BI-21, is how far we can go with the items which might not be the property of the shipowner. The wording "Cargo if contained in a container" would, of course, normally mean that the container went with the cargo. If the containers were merely aboard empty, the matter would have to be re-defined for that purpose. The fact that the bunkers at present in the fuel oil tanks of the ship may belong to the charterer or some other party also would require some definition. However, I believe that in both cases in the ordinary process of law, since the admiralty court is the normal court to be applied to, it would establish the ownership of both the bunkers and the containers because, as I understand it, the containers may be mixed. They may not necessarily belong to the same shipper, nor to the ship. They are of uniform and standard sizes, so that they fit certain types of lifting and discharging gear.

The only difficulty I would see to spelling it out here is that in my opinion application to the court in a proceeding of this type would enable the proper owner to establish his rights. However, it would be very difficult, in my view, to keep on adding things that may or may not belong to a ship. It has simply always been a specific problem that those very expensive radar, navigational and other pieces of equipment are normally leased and it would be pretty hard luck on a ship owner that he might lose \$60,000-worth of equipment which he may not own. However, that is the only reason this committee considered that that ought to be dealt with, because the rest of it seems to me to follow by ordinary process of law.

Senator Riley: we were told this morning that the Bunker C which would normally be part of the cargo is expressly excluded under the charter as not being part of the cargo, but belonging to the supplier.

Mr. Gerity: If the charterer supplied the fuel, naturally it would belong to him. If he provided the stores, permanent and semi-permanent, they might also belong to him. I am only explaining to Senator Langlois that the list might be quite lengthy.

Senator Riley: This morning I believe the statement was made that the Bunker C is normally expressly excluded from being part of the cargo.

Mr. Gerity: Well, it is not part of the cargo at all, sir; it is fuel for the ship, so it depends on who paid for it. The ship owner may have paid for it himself.

[Traduction]

M. Mahoney: Je suis d'accord pour dire que nous serons sans doute obligés de régler ce problème. Cependant, les mesures législatives concernant le transport de cargaisons ne viendra qu'à une étape ultérieure de l'élaboration du code maritime et je ne connais aucun travail précis qui ait fait dans ce domaine et qui pourrait nous fournir une définition. Nous devrons peut-être y voir.

Le sénateur Riley: Je vous remercie.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

M. Gerity: Pour en revenir aux remarques du sénateur Langlois, qui sont toutes à fait exactes, je crois que la seule difficulté que pose cette section que nous étudions, BI-21, c'est de savoir qu'elles mesures nous pouvons prendre à l'égard des articles qui n'appartiennent pas nécessairement au propriétaire du navire. Le libellé «cargaison si elle se trouve dans un conteneur» signifie bien sûr que le conteneur est confisqué avec la cargaison. Si les conteneurs étaient vides à bord, il faudrait changer la définition. Cette dernière doit aussi tenir compte du fait qu'à l'heure actuelle le carburant dans les soutes du navire peut appartenir à l'affrètement ou à toute autre partie. Cependant, je crois que dans les deux cas, la cour d'amirauté, seule cour compétente, déterminerait à qui appartiennent les soutes et les conteneurs puisque, si j'ai bien compris, les conteneurs peuvent appartenir à différents propriétaires. Ils ne sont pas nécessairement la propriété des mêmes expéditeurs, ni des navires. Ils sont de taille uniforme et standardisée en fonction de certains types d'équipement de chargement.

Le seul désavantage d'une énumération des cas, c'est que dans toute demande soumise au tribunal lors d'une procédure de ce genre, le propriétaire pourrait revendiquer ses droits. Cependant, ce serait très difficile à mon avis, de rajouter sans cesse à la liste de ce qui appartient au navire. Le problème a toujours existé dans le cas des radars très coûteux, et des autres pièces d'équipement de navigation qui sont normalement louées et il serait dommage qu'un propriétaire de navire perde 60,000 dollars en équipement qui ne lui appartient pas. Néanmoins, c'est pour cette seule raison que le Comité a voulu régler la question ainsi puisque le reste relève à mon avis du cours ordinaire de la loi.

Le sénateur Riley: On nous a dit ce matin que la soute C qui ferait normalement partie de la cargaison est expressément exclue en vertu de la charte puisqu'elle appartient aux fournisseurs.

M. Gerity: Si l'affrètement fournit le carburant, ce dernier lui appartient. S'il fournissait les entrepôts, permanents ou semi-permanents, ces derniers lui appartiendraient aussi. J'explique seulement au sénateur Langlois que la liste peut être très longue.

Le sénateur Riley: J'ai cru comprendre ce matin que la soute C est normalement et expressément exclue de la cargaison.

M. Gerity: Mais cela ne fait aucunement partie de la cargaison, monsieur; c'est le carburant qui sert au navire et il s'agit donc de savoir qui l'a payé. Le propriétaire du navire peut l'avoir payé lui-même.

[Text]

Senator Riley: It is the content of the hull.

Mr. Gerity: It would have to be pumped out, of course, if it were to be repossessed, in any event. However, it is not a part of the cargo at all; it is the fuel of the ship itself.

Senator Riley: It is part of the contents of the hull.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, if I may, I think we must return to the basic meaning of section BI-21 (5). If Mr. Gerity is right—and I think there is a lot of merit in his point—I would strongly suggest that the best course to follow would probably be to retain subsection (5) as originally drafted as opposed to either my proposal or the proposal of the CBA committee.

Subsection (5) covers the case where the ship is seized but not the cargo. In other words, the guilty object is the ship. It allows the person who has property on board that ship to claim it. The property is not affected by the charge or by the offence.

If, as Mr. Gerity says, it will always be open to the owner of containers that are on board, or any other property, to assert his claim and have it recognized by the court that he is not subject to the seizure provisions contained in section BI-21, then I am fearful of having a section which will enumerate, as he has suggested, and as is now suggested by Mr. Mahoney, certain specific cases where, in fact, equipment or property other than cargo can be taken off the ship, and I say that in view of the rule of construction that once you specify exceptions, you are limited by these exceptions.

If Mr. Gerity is right, I would prefer subsection (5), as it was originally drafted, and recommend that those with a claim to navigational equipment, bunker fuel, containers, and so on, be allowed to go to the court and make the point that the intent of the act was not precisely to allow bunker fuel owned by a charterer as a means of securing payment of a fine where it is not the cause of the offence. The same thing would hold true for containers.

I would strongly suggest that Mr. Gerity ponder that.

The Chairman: Mr. Barry.

Mr. Barry: Mr. Chairman, I would agree with that suggestion were it not for the existing case law on forfeiture under other statutes, most notably the Customs Act and the Narcotic Control Act, in which it is clear that the courts have taken an extremely restrictive view of people seeking exemptions from forfeiture situations. One example that comes to mind is that of a lien created on a vehicle after the act giving rise to forfeiture had arisen. The court held without hesitation that there was simply no standing on which to make an application. It is in that context, and in the context of section BI-24(5), which spells out in considerable detail just who it is who has the right to make application in respect of the ship itself as distinct from the cargo aspect, that the suggestion was made to spell out the rights to exemption on the part of the persons owning leased property on board the ship.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Il se trouve dans la coque du navire.

M. Gerity: De toute façon, il faudrait le siphonner pour le reprendre. Mais il ne fait pas partie de la cargaison; c'est du carburant qui sert au navire lui-même.

Le sénateur Riley: Il est contenu dans la coque.

M. Langlois: Monsieur le président, si vous me le permettez, je crois que nous devons revenir au sens premier du paragraphe BI-21(5). Si M. Gerity a raison—et je crois qu'il n'a pas entièrement tort—je proposerais fortement que nous conservions le libellé initial du paragraphe (5) au lieu de retenir ma proposition ou celle du comité de l'A.B.C.

Le paragraphe (5) s'applique dans les cas où le navire est saisi mais non la cargaison. En d'autres termes, le navire est le coupable. Cela permet à la personne qui possède des biens sur le navire de les réclamer. Ces biens ne sont pas touchés par l'accusation ni par l'infraction.

Si, comme l'a dit M. Gerity, le propriétaire des conteneurs ou de tout autre bien qui se trouve à bord, à toujours la possibilité de revendiquer ses droits et de faire reconnaître par le tribunal qu'il n'est pas assujéti aux dispositions de saisie contenues à l'article BI-21, je craindrais donc un article qui énumérerait, comme il l'a proposé et comme le propose maintenant M. Mahoney, certains cas précis où l'équipement ou tout autre bien, sauf la cargaison, peut de fait être déchargé. J'estime donc, compte tenu des règles de construction, qu'en précisant certaines exceptions, vous vous imposez des limites.

Si M. Gerity a raison, je préférerais le libellé initial du paragraphe (5) et je recommande donc que ceux qui revendent du matériel de navigation, du carburant emmagasiné dans les soutes, des conteneurs, etc., soient autorisés à en appeler devant les tribunaux et de leur signaler que l'intention de la loi n'était pas précisément de permettre qu'on saisisse le carburant appartenant à un affréteur pour s'en servir comme moyen d'obtenir le versement d'une amende lorsqu'il n'intervient pour rien dans l'infraction. Il en serait de même pour les conteneurs.

Je conseillerais fortement à M. Gerity de réfléchir à cet aspect de la question.

Le président: Monsieur Barry.

M. Barry: Monsieur le président, je serais d'accord avec cette suggestion si ce n'était la jurisprudence concernant la confiscation appliquée aux termes d'autres lois, notamment de la Loi sur les douanes et de la Loi sur les stupéfiants, dans lesquels il est clair que les tribunaux ont une idée très limitée de ceux qui demandent des exemptions dans les cas de confiscation. Il me vient à l'esprit l'exemple d'un privilège attaché à un véhicule après l'adoption d'une loi autorisant la confiscation. Le tribunal a maintenu sans hésitation qu'aucune réclamation n'était justifiable. C'est dans cet esprit, et dans celui du paragraphe BI-24 (5), qui décrit de façon détaillée quelles personnes ont le droit de présenter une demande à l'égard du navire lui-même, par opposition à la cargaison, que l'on a proposé de préciser dans quels cas les personnes possédant des intérêts loués à bord du navire pouvaient être exemptées.

[Text]

It seems to me that to delete the proposed amendment is simply throwing out the baby with the bathwater. The proposed amendment does not go far enough, in my view. It covers the ordinary cargo ship situation, but there are many other situations which it does not cover, a typical one being a fishing vessel with a leased sonar set on board. I do not think one could say that such equipment would be used for navigational purposes, nor is it used for communications purposes. Another example would be survey equipment on board a survey ship, or oceanographic research equipment. Such equipment is often purchased on a conditional sales basis, and it would be unfortunate, in my submission, were there to be any further discouragement to such transactions taking place.

The Chairman: I think at this point we should adjourn until 8 o'clock this evening.

The committee adjourned until 8 p.m.

EVENING SITTING

The committee resumed at 8 p.m.

The Chairman: We have a quorum. I have one announcement before commencing this evening, and that is that the committee will adjourn at 10 o'clock.

We are now dealing with section BI-22.

Senator Langlois: Before we adjourned, Mr. Chairman, I attempted to find a method to meet the amendment proposed by Mr. Barry in order to exempt the owners of property not being part of the ship. Mr. Gerity, in commenting on what I said regarding the expense of containers, said that if all exceptions were to be covered there would be a very long list. I do not think there should be a long list. There was a proposal made by Mr. Barry and Maître Langlois with respect to cargo or any other property not belonging to the ship.

I was surprised to hear that equipment on a fishing vessel is more expensive than an INS, the navigational system. This equipment is often leased by the owners. It is owned by the manufacturers of the equipment. I think we should protect the owners of such equipment. I think we should find suitable wording which would protect these people.

The Chairman: You mean the owners of the ship's appurtenances?

Senator Langlois: I am speaking of the cargo and equipment not belonging to the ship.

The original amendment proposed by Mr. Barry covered cargo or any other property not belonging to the ship. I do not feel we need a long description.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think we should be very cautious in considering further changes to this section in order

[Traduction]

A mon avis, supprimer l'amendement qu'on nous propose, reviendrait à immoler les innocents en voulant punir les coupables. Selon moi, ce projet d'amendement ne va pas aussi loin. Il vise la cargaison ordinaire des navires, mais non les situations extraordinaires, comme le cas d'un navire de pêche qui aurait, à son bord, un sonar loué. Je ne crois pas que l'on puisse dire que cet équipement sert à des fins de navigation, ni à des fins de communications. Un autre exemple serait l'équipement servant aux levés utilisés sur un navire hydrographe ou l'équipement de recherche océanographique sur un bâtiment destiné à cette fin. Cet équipement est souvent acheté en vertu d'un contrat de vente conditionnelle et il serait malheureux, à mon sens, que l'on décourage de telles transactions.

Le président: Je crois que nous devrions suspendre nos travaux jusqu'à 20 heures ce soir.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

La séance reprend à 20 heures.

Le président: Nous avons le quorum. J'aurais une précision à apporter avant que nous ne commencions nos délibérations; je voudrais simplement préciser que nous allons terminer nos travaux à 22 heures.

Nous allons maintenant étudier la partie BI-22 du bill.

Le sénateur Langlois: Avant que nous terminions, monsieur le président, j'ai tenté de trouver une façon d'accepter les amendements proposés par M. Barry de façon à exempter les propriétaires de biens ne faisant pas partie du navire. M. Gerity, dans les commentaires qu'il a faits de mes dires concernant les dépenses engendrées par les containers, a dit que si nous voulions prévoir toutes les exemptions, la liste serait très longue. Je ne pense pas que ce devrait être le cas. M. Barry et M^e Langlois ont fait des propositions concernant les cargaisons ou toute autre forme de propriété ne se rapportant pas au navire.

J'ai été surpris d'apprendre que les équipements à bord d'un bateau de pêche coûtaient beaucoup plus que l'INS, le système de navigation. Très souvent cet équipement est loué par les propriétaires. Il appartient aux fabricants de l'équipement. Je pense que nous devrions protéger les propriétaires de ces équipements. Je pense que nous devrions trouver un libellé qui nous permettrait de protéger ces gens.

Le président: Vous parlez des propriétaires des équipements à bord des bateaux?

Le sénateur Langlois: Je parle des cargaisons et des équipements qui n'appartiennent pas au propriétaire du bateau.

L'amendement original proposé par M. Barry se rapportait aux cargaisons ou à toute autre propriété ne faisant pas partie du navire. Je pense que nous n'avons pas besoin d'une très longue description.

M. Mahoney: Monsieur le président, je pense que nous devrions faire preuve de prudence dans l'examen des change-

[Text]

that we do not change the original intent of it. It is quite true that in many cases equipment on board a ship is extremely valuable. An example given this afternoon dealt with equipment on a seismic ship. It is well known that, in a great many cases, equipment on a seismic ship is worth considerably more than the ship itself.

I think it complicates the situation very much to go further than the extension which has been made, and which is extremely clear. There is a very good reason for relating this kind of exemption to navigation or communications equipment. But, when one starts considering equipment that is a fundamental part of the ship itself, perhaps the very reason for being of a ship, then it is much more difficult to say whether, in spite of the ownership of that equipment, that equipment itself might not be subject to forfeiture. I am not saying that this is necessarily so. I am only pointing out that it complicates the situation very much.

The extension which has been made is very clear. No one will quarrel with that. I would caution against going further than that—at least at this stage.

Senator Smith (Colchester): I wonder what philosophy is involved here. Is it to make the ship and something else besides the ship itself subject to the seizure, or is it just to make the ship subject to it. If the intention is to make the ship, plus something else, subject to the seizure, then we ought to be able to devise a means of describing that. If the intention is only to make the ship itself subject to seizure, which I think is the right intention, then we should be able to say so.

I appreciate Mr. Mahoney's difficulties in drafting this, but if we determine the intention, surely, it is not beyond the capacity of these highly talented people to arrive at words that carry out that intention.

The Chairman: My understanding is that we are trying to make the ship itself responsible, and say that the cargo should not be involved.

Senator Smith (Colchester): If that is so, let us do it.

The Chairman: As I understand it, the bunker oil is supplied by the charterer and the cargo containers, or the cargo, belongs to the charterer or the owner of the ship, but that is not subject to seizure. It is the actual ship, the hull, the lifeboats, deck-hands and everything else. This is what we are trying to grab hold of.

Senator Langlois: The remarks just made by Mr. Mahoney are in total disregard of the economics one must consider in going into shipping in the future. There is a hue and cry in Canada with regard to establishing a merchant marine, and part of the economics of starting a merchant marine is assistance for future ship owners, both in the domestic and ocean trade. If there are provisions in this code that preclude those future owners from the benefits of this expensive equipment, we will destroy the hopes we have of ever having a merchant marine in Canada.

[Traduction]

ments ultérieurs à cet article de façon à ne pas changer son intention première. Il est exact que dans de nombreux cas l'équipement à bord d'un navire est très coûteux. Un bon exemple a été donné cet après-midi lorsqu'on a parlé de l'équipement sur les navires dotés de matériel de recherche sismique. On sait très bien que dans de nombreux cas l'équipement de ce genre de navire vaut beaucoup plus que le navire lui-même.

Je pense que ce serait compliquer la situation que d'aller beaucoup plus loin que l'extension que nous avons faite et qui est quand même assez évidente. Il y a une très bonne raison pour faire apporter ce genre d'exception à l'équipement de navigation ou de communication. Mais lorsqu'on commence à examiner l'équipement qui fait partie intégrante du navire lui-même, peut-être la seule raison d'être d'un navire, il est peut-être plus difficile à ce moment-là de dire, quel que soit le propriétaire de l'équipement, que cet équipement en soi ne pourrait pas faire l'objet de confiscation. Je ne dis pas que ce soit nécessairement le cas. Je vous fais simplement remarquer que ça complique la situation de beaucoup.

La prolongation qui a été faite dans ce cas est très claire. Personne ne le contestera. Je voulais vous avertir de ne pas aller plus loin au moins à ce stade.

Le sénateur Smith (Colchester): Je me demande de quel genre de principe il s'agit. Vise-t-on à faire en sorte qu'on puisse saisir le bateau ou quelque chose se rapportant à ce dernier, ou vise-t-on simplement à ne viser que le bateau? Si tel est le cas, plus autre chose, alors nous devrions établir une façon de le décrire. Si notre intention est seulement de pouvoir permettre la confiscation d'un navire, ce que je crois être l'intention première, alors nous devrions pouvoir l'exprimer très clairement.

Je reconnais les difficultés qu'a rencontrées M. Mahoney en rédigeant cet article, mais si nous déterminons l'intention, il n'est certes pas impossible à ces gens hautement compétents d'arriver à une formulation qui pourrait exprimer nos intentions.

Le président: Si je comprends bien, nous essayons de faire en sorte que le bateau soit responsable et que cela ne comprenne pas la cargaison.

Le sénateur Smith (Colchester): Si tel est le cas, nous pouvons y aller.

Le président: Si je comprends bien, le pétrole est fourni par l'affrètement et les conteneurs ou la cargaison appartiennent à l'affrètement ou au propriétaire du bateau, et ne peuvent pas faire l'objet d'une saisie. Il s'agit du navire proprement dit, des bateaux de sauvetage, des matelots et de tout le reste. C'est ce que nous essayons de couvrir.

Le sénateur Langlois: Les remarques que vient de faire M. Mahoney font fi des considérations économiques dont on devra tenir compte pour se lancer dans le transport maritime à l'avenir. Depuis longtemps on exerce des pressions pour créer une marine marchande canadienne et, économiquement, il faudra aider les futurs propriétaires de bateau, tant pour le commerce interne qu'international. S'il existe une disposition dans ce code qui empêche les futurs propriétaires de bateaux de bénéficier de ces équipements coûteux, nous allons détruire

[Text]

Mr. Mahoney: With due respect, I think that is quite exaggerated. Under the law as set out here, the offences for which a ship would be subject to forfeiture are very limited. I doubt very much whether any average shipowner in Canada will avoid leasing equipment or conducting business because he thinks his ship may become subject to forfeiture. The number of cases where that happens is very rare. The point I am trying to make is that, under the offences spelt out in the legislation, it is quite clear that all we are getting after is the ship. They are the kinds of offences where it is only the ship that is responsible, but in later stages of the code that may not be the case. I do not say it will not be the case, but it may not be.

Senator Smith (Colchester): We have not come to the later stages. I assume that what you said indicates that it is only the ship and not the other properties that are subject to seizure.

Mr. Mahoney: That is the only thing I can think of at the moment.

Senator Smith (Colchester): If that is so, is it not possible to put it into language which indicates that clearly? Is it not extremely difficult for us to anticipate what some future draftsman, policymaker or member of this committee may decide to do in the future? Should we not confine ourselves to expressing in clear language, if we can find it, what this particular statute is intended to do? I am not prepared at the moment to say that we are not able to produce the language which would carry out the intention.

Mr. Mahoney: I think what you are saying is quite right so far as it goes, Senator Smith. I only made this point because one must remember that the provisions we are dealing with in Book I are general provisions, and insofar as it is possible to do so, we would like to be able to have them apply to succeeding books without having to make specific changes as we go along. But subject to that I think it is, of course, quite right to say that we should not make broad general statements in this book with the thought that they may cover something in future.

If there are changes in future books it is possible to cover them specifically, but at the same time the drafting problem of enumerating the sort of things that would be exempt here is not simple.

Senator Smith (Colchester): I am prepared to accept that as a difficult problem, but I would approach it the other way. I would describe what we intend to have subject to it and not bother with saying what the exceptions are, because I really feel, as someone said earlier, that if you describe or mention two, three or half a dozen exceptions and forget something, the chances are that the courts will be hard to persuade that you did not forget it intentionally. As I remember what I once learned about the views of courts, they do not think that Parliament does not mean what it says. I have learned long since that that is a very poor precept, but nevertheless the courts probably still follow it.

[Traduction]

les espoirs que nous entretenions d'avoir un jour une marine marchande.

M. Mahoney: Avec tout le respect que je vous dois, je pense que vous exagérez. En vertu de la loi, les infractions susceptibles d'entraîner la confiscation d'un bateau sont très limitées. Je doute qu'un propriétaire moyen évitera à louer de l'équipement ou à faire affaires parce qu'il craint la saisie de son bateau. Cela arrive très rarement. Ce que je veux dire à propos des délits prévus par cette mesure c'est qu'il est évident que le bateau seul est visé. C'est la sorte de délit où seul le bateau est en cause, mais à d'autres étapes du code, cela peut ne pas être le cas.

Le sénateur Smith (Colchester): Nous ne sommes pas arrivés aux dernières étapes. Vous avez dit que c'est seulement le bateau et pas les autres équipements qui peut être saisi.

M. Mahoney: C'est la seule chose qui me vient à l'esprit pour le moment.

Le sénateur Smith (Colchester): Si tel est le cas, ne peut-on pas le rédiger en termes clairs? Il n'est pas difficile pour nous de prévoir quel libellé va employer quelque rédacteur ultérieur ou membre de ce comité à l'avenir. Ne devrions nous pas, si la chose est possible, nous limiter à exprimer clairement ce que cette loi particulière vise? Je n'oserais dire à l'heure actuelle que nous ne sommes pas capable de trouver les mots qui pourraient définir clairement notre intention?

M. Mahoney: Je pense que ce que vous dites est tout à fait valable du moins dans ce que nous voulons dire, sénateur Smith. J'ai simplement soulevé ce point parce qu'il ne faut pas perdre de vue que les dispositions dont il est question dans le Livre I sont des dispositions d'ordre général, et nous aimerions dans la mesure du possible les appliquer aux autres livres sans avoir à apporter des changements spécifiques au fur et à mesure. Toutefois, je pense qu'il serait juste d'affirmer que nous ne devrions pas faire des déclarations trop générales dans ce livre avec l'idée qu'ils pourraient se rapporter à des éléments que nous étudierions ultérieurement.

S'il y a des modifications à apporter dans les livres ultérieurs, il sera possible de les traiter selon leur mérite, mais en même temps le problème de la rédaction de ce genre de chose qu'on vise à exempter n'est pas aussi simple.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis disposé à reconnaître qu'il s'agit d'un problème difficile, mais je le traiterais d'une autre façon. Je décrirais ce que nous visons par ce bill, sans me préoccuper des exceptions, parce que je pense réellement, comme on l'a déjà dit, que si vous écrivez ou mentionnez deux, trois ou une demi douzaine d'exceptions et que par hasard vous oubliez quelque chose, il est fort possible que l'on pourra difficilement convaincre les tribunaux que cet oubli était involontaire. Si je me souviens bien, il m'est arrivé de constater que les tribunaux prennent les décisions du Parlement au pied de la lettre. J'ai appris depuis longtemps que c'est une règle peu valable, mais, quoiqu'il en soit, les tribunaux continuent de s'en inspirer.

[Text]

Is it not possible for us to say in reasonably precise words and in an affirmative sense what it is that we want subject to this process, and never mind enumerating the exceptions?

Mr. Mahoney: But this section is not intended for that purpose. We say in the individual offence sections what is subject to forfeiture. These are exceptions to that. It is more difficult to define an exception in this, because we cannot particularize in that way.

Senator Smith (Colchester): I appreciate that.

Mr. Mahoney: I am not trying to make difficulties, senator. I am trying to see what sort of a change might suit the situation without creating even greater problems.

Senator Smith (Colchester): I know. You have been very—and I use an expression which has become popular here in the last little while—willing to compromise. I am not finding fault with that attitude. Still, it seems to me that we do not have to confine ourselves to the limitations of one section.

We have an intention which the department wants to express and wants Parliament to accept, and which I am not prepared to argue with, that ships should be subject to process, whatever that process is.

Senator Langlois: Mr. Chairman, may I add one comment to what Mr. Mahoney said when he said I was exaggerating? I had in mind, for example, that if we find a way to except a cargo owner, how come we cannot find a way of excepting a poor fisherman who has to lease the sonar equipment on his boat? That is what we are doing in limiting the exception to cargo and navigation equipment. If sonar is not an aid to navigation, nevertheless it is an essential part of his fishing boat. If we have a future owner who has a need for lease option agreements so that he can get the necessary electronics to carry on his trade and he is a fisherman, then what?

Mr. du Plessis: If I may interject for a moment, we are talking about the intention of the legislature in regard to making clear that it is the ship only that is subject to the process. That is along the lines of what you were saying, Senator Smith.

Senator Smith (Colchester): Yes.

Mr. du Plessis: When I look at BI-21, it seems to me that we are talking in that first subsection about a ship or any cargo; then in subsection (2) we see the words "a ship," and in subsection (3) we see "a ship," and in (4) we see "a ship," and then in (5) we see that there is an exception in respect of cargo.

I am just wondering if there is any question that these other items of equipment would be subject to seizure, when the principle is laid out in the first subsection that it is only a ship or a cargo that is subject to forfeiture under the code. Then if subsection (5) excludes cargo, you are left with a ship.

Mr. Mahoney: If I may say so, Mr. Chairman, the question is rather different with respect to equipment on a ship. The question that really has to be determined is whether that

[Traduction]

Ne pourrions-nous pas affirmer dans des termes raisonnablement précis et de façon positive ce que nous voulons réellement sans trop insister sur une énumération des exceptions.

M. Mahoney: Mais ce n'est pas l'intention que vise cet article. Nous stipulons dans les articles se rapportant au délit habituel ce qui est susceptible d'être saisi. Il s'agit ici d'exceptions. Il est plus difficile de définir une exception dans ces cas, parce que nous ne pouvons nous étendre sur les cas particuliers de cette manière.

Le sénateur Smith (Colchester): Je comprends cela.

M. Mahoney: Je ne tente pas de compliquer les choses, sénateur, j'essaie simplement de voir comment on pourrait modifier la situation sans créer des problèmes encore plus graves.

Le sénateur Smith (Colchester): Je sais. Je dirais que vous avez été ouvert aux compromis, pour utiliser une expression très populaire ici ces derniers temps. Je n'ai rien contre cette attitude. Toutefois, j'estime que nous ne sommes pas tenus de nous limiter aux restrictions d'un seul article.

Le ministère tient à exprimer une opinion, et à la voir accepter par le Parlement; je ne suis pas prêt à contester cette opinion, selon laquelle les navires doivent être assujettis à une certaine procédure, peu importe laquelle.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, puis-je ajouter quelque chose à l'observation faite par M. Mahoney, selon laquelle j'exagérerais? Je me demandais comment ils se faisait que nous pouvions par exemple trouver un moyen d'exempter le propriétaire d'une cargaison alors que nous ne pouvions en trouver pour exempter un pauvre pêcheur qui doit louer le sonar dont son navire est équipé. Si le sonar n'est pas un instrument de navigation, il est toutefois essentiel au bateau de pêche. Si un autre propriétaire doit avoir une option de location pour obtenir l'équipement électronique nécessaire à l'exécution de son métier de pêcheur, qu'arrive-t-il alors?

M. du Plessis: Permettez-moi d'intervenir; nous parlons ici de l'expressif de la loi, qui est, de préciser que seul le navire est assujetti à la procédure. Cela recoupe ce que vous disiez, sénateur Smith.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui.

M. du Plessis: En ce qui concerne l'article BI-21, j'ai l'impression que la première partie de ce paragraphe traite d'un navire ou de toute cargaison; ensuite, les paragraphes (2), (3) et (4) mentionnent «un navire», alors que le paragraphe (5) fait état d'une exception relative à la cargaison.

Je me demande simplement s'il existe un doute quelconque que ces autres pièces d'équipement seraient mises sous séquestre, alors que dans le premier paragraphe on définit le principe selon lequel seul un navire ou une cargaison peuvent être confisqués en vertu du code. Donc, si la cargaison est exclue en vertu du paragraphe 5, il reste le navire.

M. Mahoney: Permettez-moi de souligner, Monsieur le président, que la question est assez différente en ce qui concerne l'équipement d'un navire. Il s'agit en fait de déterminer si cet

[Text]

equipment is part of the ship. With cargo it is really quite easy to separate the two, but with equipment it is rather more difficult.

I think there is a potential solution here, which I offer only tentatively, and that is to leave out the extension which we were prepared to make and to revise BI-25 in a rather different way.

I am not suggesting what words should be used, except to the extent of saying that it should perhaps read something like this:

The owner of any cargo of a ship or equipment not belonging to the ship seized under subsection (1) may apply to the admiralty court.

This, I would think, would be a possible solution. If you feel that that may be acceptable, then perhaps we might be content to leave this in reserve until some time tomorrow when I could speak to the drafting people.

I take this view, because if one reads carefully subsection (5) as it was originally drafted, it is quite clear that the owner of cargo—and if we extend this to equipment, the owner of equipment—is not necessarily going to get his cargo or equipment released. He has to satisfy the court that it is not subject to forfeiture. Taking that into account, perhaps we could revise that fairly simply to serve the purpose.

Senator Langlois: What about bunkers or stores?

Mr. Mahoney: I would rather use fairly general words in revising this subsection, if possible, rather than trying to elaborate on things like sonar or radar or any other particular type of equipment.

The word "equipment" may not be enough; it may have to be something else. Bunkers, of course, is a difficult situation, because they may or may not be owned by the shipowner. The same thing applies to stores.

Senator Langlois: You have to satisfy the court.

Mr. Mahoney: Yes, indeed.

Senator Langlois: So leave it in the hands of the court.

Mr. Mahoney: Yes. For that reason I think we might be able to look at a very small list of words.

Senator Riley: Mr. Chairman, what does the Canadian Bar say about BI-21? What did the committee say about it?

Mr. Gerity: Mr. Chairman, I think the answer to the matter is possibly this, with all respect—I think Senator Langlois is right. We have, as it were, stuck into the section BI-21(5) something which really doesn't belong to the whole of that part. If you go forward from BI-21(1) through to (5) and then, of course, the four sections of BI-22, you have something that is as it ought to be in any statute or homogeneous set of

[Traduction]

équipement fait partie du navire. Il est relativement facile d'établir la distinction entre la cargaison et le navire, mais cela est plus difficile en ce qui concerne l'équipement.

Je crois qu'il y aurait ici une solution possible, et je vous la présente simplement à titre de possibilité; il s'agirait de renoncer à élargir la portée de l'article, comme nous étions prêts à le faire, et de revoir l'article BI-25 d'une toute autre façon.

Je ne propose aucune formulation, mais je dirais que l'article devrait peut-être dire ce qui suit:

Le propriétaire de la cargaison d'un navire ou d'un équipement ne faisant pas partie du navire mis sous séquestre en vertu du paragraphe (1) peut s'adresser à la cour d'Amirauté.

J'estime que ce pourrait être là une solution possible. Si vous croyez la solution acceptable, peut-être pourrions-nous alors laisser cette question en suspens jusqu'à demain, pour me donner le temps de discuter avec les rédacteurs.

J'ai opté pour cette solution, car si on lit attentivement le paragraphe 5, dans sa formulation originale, il est clair que le propriétaire de la cargaison—et si nous étendons cela à l'équipement, le propriétaire de l'équipement—ne se verra pas nécessairement remettre sa cargaison ou son équipement. Il doit convaincre la cour que la cargaison ou l'équipement ne sont pas sujets à confiscation. Peut-être pourrions-nous, en tenant compte de cet aspect, revoir assez simplement l'article en ce sens.

Le sénateur Langlois: Et qu'en est-il des réservoirs et des approvisionnements?

M. Mahoney: Autant que possible, j'utiliserais une formulation assez générale dans la révision de ce paragraphe, plutôt que de tenter d'élaborer sur des éléments comme le sonar ou le radar, ou tout autre type précis d'équipement.

Il ne suffira peut-être pas d'utiliser le mot «équipement»; on devra peut-être se servir d'un autre mot. Les réservoirs posent naturellement un problème épineux puisqu'ils n'appartiennent pas nécessairement au propriétaire du navire. Il en va de même des approvisionnements.

Le sénateur Langlois: Vous devez convaincre la cour.

M. Mahoney: Oui, en effet.

Le sénateur Langlois: Laissons donc cette question à la cour.

M. Mahoney: Oui. Pour cette raison, je crois que nous pourrions considérer une liste de mots très limitée.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, quelle est la position de l'Association du Barreau canadien au sujet de l'article BI-21? Quels ont été les commentaires du Comité?

M. Gerity: Monsieur le président, je crois que c'est là la solution, à tous égards; je crois que le sénateur Langlois a raison. Nous avions inclus au paragraphe BI-21 (5) un élément qui ne s'insérerait pas réellement dans cette partie. Si vous regardez l'article BI-21, des paragraphes (1) à (5) et que vous passiez ensuite aux quatre paragraphes de l'article BI-22, vous vous rendez compte que ces deux articles, comme cela doit être

[Text]

sections that deal with certain matters. So that I for one would certainly be quite happy to say "let us get rid of the navigational equipment, because it does not belong." But what I do say—I know I am repeating myself—is that if we took the Federal Court sections out of BI-20 and put in a section that covered seizure and matters of that kind, we could have two sections that dealt with all those matters in a proper homogeneous way. Actually navigation equipment does not belong in subsection (5). It was an idea that was put forward to us. Since there is sometimes thought to be fixtures in the sense of land law—radar and so forth—it was thought to be a good thing to put it in, but actually it does not belong in the section. The section is not of that character. But what the three sections taken together lack is something that deals with what happens with detention, seizure and forfeiture.

Senator Riley: But does the excess verbiage in the section do any harm?

Mr. Gerity: It does not do any harm, but there are decided cases in the United States, anyway, that they are not fixtures and they are removed. I do not recall any case in this country, but there have been at least two in Florida that I have read about. So that we have no anomalous statements in this act, I would say that we might as well take it out at this point, because my real belief is that we lack something that should take the place of a lot of Federal Court sections that are of no use to us at all. That is, to spell out in short paragraphs detention, seizure and forfeiture.

Senator Riley: Then the words are redundant, in your opinion?

Mr. Gerity: They are in a section that is really just a provision relating to a cargo owner collecting his cargo when the ship is seized. It was the only position where it could be put in, but it does not really belong in that section. It really belongs in a different category of section.

Mr. Mahoney: If I might add something to that, Mr. Chairman, if one looks at the sections following BI-21, it seems to me that in the suggestion which I have just made—which is still a viable suggestion, I would think—there is an inference that in quite a number of places in the succeeding sections one would have to add words as well, because all or those sections talk about ship and cargo. It might complicate the situation tremendously to have to add in each case, "ship and cargo, equipment, stores, bunkers."

Senator Smith (Colchester): You could obviate that by getting a proper definition in the interpretation or definition section.

Mr. Gerity: If I might interject, Mr. Chairman, the bill does not seem to be complete. The standard mortgage form used for a ship uses such words as ships, boats, ammunition, guns and stores. They have all been considered by the courts over the

[Traduction]

le cas dans toute loi ou ensemble homogène d'articles, traitent de questions précises. Personnellement, je serais très heureux de pouvoir dire: «Oublions l'équipement de navigation, puisqu'il ne relève pas de ce domaine.» Je dirai toutefois, tout en sachant que je me répète, que si nous supprimions les articles de la Cour fédérale de l'article BI-20, et rédigeons un nouvel article qui traiterait de la mise sous séquestre et de questions du genre, nous aurions deux articles logiques. L'équipement de navigation ne devrait pas en fait figurer au paragraphe (5). C'est simplement une idée qui nous avait été soumise. Puisque l'équipement est parfois considéré comme un ensemble de biens immeubles au sens de la loi—comme par exemple le radar etc.—on a cru opportun de l'inclure dans cet article, mais en fait, ce n'est pas sa place. Ce n'est pas là l'esprit de l'article en question. L'ensemble de ces trois articles devrait toutefois traiter de la garde, de la mise sous séquestre et de la confiscation.

Le sénateur Riley: Le verbiage inutile de cet article n'est-il pas néfaste?

M. Gerity: il ne cause aucun préjudice, mais dans certaines causes jugées aux États-Unis, on a décidé que l'équipement n'était pas un bien immeuble, et on l'a supprimé. Je ne me souviens d'aucun cas semblable au Canada, mais je sais, pour en avoir lu des rapports, qu'il y en a eu au moins deux en Floride. Puisque cette loi ne comporte aucune déclaration anormale, je dirais que nous ferions aussi bien de supprimer cet élément dès maintenant, parce que j'estime que nous devrions remplacer une grande partie des articles de la Cour fédérale, qui nous sont totalement inutiles, par d'autres articles. Nous pourrions ainsi supprimer les articles portant sur la garde, la mise sous séquestre et la confiscation.

Le sénateur Riley: Vous croyez donc qu'il y a redondance?

M. Gerity: Ils font partie d'un article qui n'est en fait qu'une disposition portant sur le propriétaire d'une cargaison, qui reprend sa cargaison après la mise sous séquestre du navire. C'est seulement là qu'ils pourraient être inclus, mais ce n'est pas vraiment leur place. Ces éléments devraient vraiment être inclus dans une catégorie différente d'articles.

M. Mahoney: Si je puis me permettre de développer ces aspects, Monsieur le président, je dirais que si l'on considère les articles qui succèdent à l'article BI-21, il me semble sous-entendu dans la proposition que je viens de faire,—que j'estime toujours acceptable—qu'on devrait ajouter certains mots à plusieurs des articles qui suivent, parce que tous traitent de navire et de cargaison. Cela compliquerait considérablement la situation que d'avoir à ajouter dans chaque cas, «navire et cargaison, équipement, approvisionnements, réservoirs».

Le sénateur Smith (Colchester): Vous pourriez surmonter cette difficulté en incluant une définition appropriée dans l'article sur l'interprétation ou la définition.

M. Gerity: Permettez-moi d'intervenir, Monsieur le président. Le projet de loi ne semble pas complet. La formule d'hypothèque normalisée utilisée pour un navire comprend les mots navires, bâtiments, munitions, armes et approvisionne-

[Text]

past 100 years and they comprehend a lot of things. Actually that is really the type of thing we are looking for in this bill. I do not mean to say that we want to go back to the archaic language of "ships, boats, ammunition, guns and stores," but the fact is that the sails are part of the ship; you cannot separate one from the other. There are any number of cases that come under the Canada Shipping Act. We have 130 years of precedent built in that act and we should never lightly throw parts of it away.

Senator Langlois: But, Mr. Gerity, this antique wording that you are referring to was of some use during the war when we had the armed merchant ships.

Mr. Mahoney: Yes; but with respect, Mr. Chairman, that sort of precedent does not apply in this sort of case. It would be quite easy to use the old formula—it is very well known—but the general intent of the cases with respect to that old formula is that those various articles—guns, ammunition, apparel, stores—belong to the ship and are seizable. This is exactly what we are being asked to avoid. The use of something like that does not solve the problem. If we are to incorporate things other than cargo, we must look at it in a different way. Frankly I can only suggest that you allow us until tomorrow to have another look at this to see if there is a way of doing it.

Senator Smith (Colchester): I move that we postpone this until tomorrow morning.

The Chairman: We shall do that after 10 o'clock. Let us go on to the next one.

Senator Langlois: So the section is stood?

The Chairman: Yes.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, may I make a gratuitous and irrelevant comment that is not worth anything but which I wish to make. Much of the trouble here arises from the apparent desire of someone to avoid the settled precedents and decisions and create a new philosophy of sea law. That has to be recognized. It may be good or bad, but it seems to me that is what creates much of the difficulty in this discussion.

Mr. Mahoney: With respect, that is not really so in this particular case. The intent here has been to follow the old tradition that a ship is subject to forfeiture under certain circumstances. We have not added to those circumstances. All we have tried to do is to set up a procedure which will be more equitable than the procedure which just does not exist in the Canada Shipping Act, to say what the rights of various parties are when a ship does become subject to forfeiture. We are not attempting to change the law in any way. We are only trying to set out a procedure that will be of assistance.

[Traduction]

ments. Elles ont toutes été considérées par les tribunaux au cours des cinq dernières années, et comprennent beaucoup de choses. En fait c'est vraiment là ce à quoi nous tentons de parvenir avec le présent projet de loi. Je ne dis pas que nous voulions retourner à cette formulation archaïque: «navires, bâtiments, munitions, armes et approvisionnements», mais le fait est que les voiles font partie du navire; vous ne pouvez séparer ces deux éléments. Un grand nombre de cas relèvent de la Loi sur la marine marchande du Canada. Cette loi couvre 130 années de précédents, et nous ne devrions jamais en supprimer des parties à la légère.

Le sénateur Langlois: Monsieur Gerity, la formulation archaïque dont vous parlez avait toutefois sa raison d'être en période de guerre, avec les navires marchands armés.

M. Mahoney: Oui; mais permettez-moi de préciser respectueusement, Monsieur le président, que ce type de précédents ne s'appliquent pas dans le cas qui nous concerne. Il serait très facile d'utiliser l'ancienne formule qui est très bien connue, mais selon l'esprit général des causes qui s'y rapportent, les divers éléments, armes, munitions, équipements, approvisionnements, font partie du navire et peuvent être mis sous séquestre. Voilà exactement ce qu'on nous demande d'éviter. L'utilisation d'une formule semblable ne permet pas de résoudre notre problème. Si nous voulons inclure d'autres éléments que la cargaison, nous devons considérer la situation différemment. Franchement, je proposerais qu'on laisse la question en suspens jusqu'à demain pour nous permettre de trouver des façons de procéder.

Le sénateur Smith (Colchester): Je propose qu'on reporte l'étude de cette question à demain matin.

Le président: Nous ferons cela à 10 heures. Passons au numéro suivant.

Le sénateur Langlois: Ainsi, nous laissons l'article en suspens?

Le président: Oui.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, me permettez-vous de faire une observation gratuite qui n'a rien à voir avec le sujet et qui est donc sans valeur, mais que je tiens quand même à faire. Le problème sur lequel nous butons présentement est dû au fait que quelqu'un semble vouloir éviter les précédents et les jugements déjà rendus et créer une nouvelle philosophie du droit de la mer. Il nous faut le reconnaître. Cela peut être bon ou mauvais, mais il me semble que c'est ce qui crée la confusion qui entoure notre discussion.

M. Mahoney: Je me permettrai de dire respectueusement que ce n'est pas réellement le cas ici. Nous avions l'intention de respecter la tradition qui veut qu'un navire soit susceptible de confiscation dans certaines circonstances. Nous n'avons aucunement augmenté le nombre de ces circonstances. Nous nous sommes limités à tenter d'établir une procédure plus équitable que la procédure actuelle, qui n'est pas réellement prévue dans la Loi sur la marine marchande du Canada, et à spécifier les droits des diverses parties concernées, dans les cas où un navire est susceptible de confiscation. Nous n'avons aucunement tenté de changer la Loi. Nous essayons simplement d'établir une procédure qui soit vraiment utile.

[Text]

Senator Smith (Colchester): I am not prepared to debate that at the expense of the time of the committee.

The Chairman: It will be taken up tomorrow morning after 10 o'clock. We will go on to the next item.

Senator Riley: I think you set out to make the procedure a little different, Mr. Mahoney. You are going to change the whole format of the act.

Mr. Mahoney: I made that remark only with reference to this particular matter of seizure and forfeiture. The fact is that there is no procedure for seizure and forfeiture under the Canada Shipping Act. All the act says is that a ship may be subject to forfeiture. There is no procedure which protects various interested parties. That is all that was being attempted in these provisions.

Senator Riley: Perhaps you are right.

The Chairman: Next item.

Mr. Mahoney: That brings us to item 17.

The Chairman: That is on page 14 of the CBA report.

Mr. Mahoney: The amendment is found in Group "B", on page 8. This is an amendment that was submitted earlier which would give effect to this proposal by taking the words "in the form of a bond" out of the original version of BI-22.

I am sorry. I think I am leading to some confusion here, because there are two amendments which relate to BI-22, and the first one is not mentioned in this recommendation, but it is one that was discussed before, and which has, I think, been agreed to. It relates to line 20 on page 33 of the bill. It is the same section, BI-22 (1). It is the amendment which takes out the word "conviction".

Senator Riley: What do you relate that with?

Mr. Mahoney: The word is just removed entirely, so that the two lines read:

In any proceedings in the Admiralty Court a judgment or order is obtained.

This relates back to objections made at the earlier hearings to the use of the word "conviction" there, and that is something which was agreed to.

Senator Riley: What about the word "decision"?

Senator Smith (Colchester): The word has no operative effect, surely.

Mr. Mahoney: There is no problem with "decision".

The Chairman: Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Mahoney: The amendment which is covered in the proposal made by the Bar Association in item 17 is to be found on page 9 of Group "B". It relates to subsection (3) of that

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne suis pas disposé à en discuter, car cela coûterait beaucoup de temps au Comité.

Le président: Nous en reparlerons demain matin à 10 heures. Passons maintenant au numéro suivant.

Le sénateur Riley: Je crois que vous tentez d'établir une procédure quelque peu différente, monsieur Mahoney. Ce faisant, vous vous mettez dans l'obligation de changer toute la loi.

M. Mahoney: L'observation que j'ai faite ne se rapportait qu'à la saisie et à la confiscation. En fait, la Loi sur la marine marchande du Canada ne prévoit aucune procédure de confiscation ou de saisie. Elle se limite à préciser qu'un navire peut être susceptible de confiscation. Elle ne prévoit aucune procédure visant à protéger les diverses parties intéressées. Les articles dont nous discutons ne visent qu'à établir ladite procédure.

Le sénateur Riley: Il est possible que vous ayez raison.

Le président: Passons au numéro suivant.

M. Mahoney: Cela nous amène au numéro 17.

Le président: C'est à la page 14 du rapport de l'Association du Barreau canadien.

M. Mahoney: Le texte de l'amendement figure à la page 8 du groupe «B». Cet amendement a déjà été exposé et rendrait effectif la résolution qui consiste à supprimer les termes «sous la forme d'un nantissement» du texte original de l'article BI-22.

Je suis désolé. Je suis en train de créer une certaine confusion ici parce qu'on a proposé deux amendements relatifs à l'article BI-22 et on ne fait pas état du premier dans la présente recommandation. Mais il s'agit d'un amendement dont nous avons déjà discuté et qui a été adopté, je crois. Il vise la ligne 21 de la page 33 du projet de loi. Il s'agit toujours de l'article BI-22(1). C'est l'amendement qui vise la suppression de l'expression «déclaration de culpabilité».

Le sénateur Riley: A quoi cela se rapporte-t-il?

M. Mahoney: On a tout simplement supprimé l'expression, de telle sorte que les deux lignes se lisent comme suit:

dans toute procédure intentée devant la Cour d'Amirauté, un jugement ou une ordonnance est obtenu . . .

Cet amendement s'inscrit dans le cadre des objections qui ont été présentées lors de séances antérieures et qui ont trait à l'emploi de l'expression «déclaration de culpabilité», objections qui ont été acceptées.

Le sénateur Riley: Que dire du terme «décision»?

Le sénateur Smith (Colchester): Le terme est tout à fait neutre, cela ne fait pas de doute.

M. Mahoney: Cela ne pose aucun problème.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Mahoney: L'amendement dont il est question dans la résolution présentée par l'Association du barreau canadien dans le numéro 17 figure à la page 9 du groupe «B». Il se

[Text]

same section, BI-22, and it is the one which removes the words "in the form of a bond".

Senator Smith (Colchester): That was to take care of the so-called letter, and so on, was it?

Mr. Mahoney: Yes. It can do that, sir. It means that any form which is satisfactory to the minister will be satisfactory, and it can be used to carry out the practice which presently exists of giving letters of undertaking in certain cases, but it also means that the minister is in a position to insist on a bond, even, if necessary.

Senator Smith (Colchester): It works in both ways.

The Chairman: Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I would suggest, therefore, that Mr. Mahoney withdraw from Group "A" the amendment of the French version, which was page 10, which is no longer required because it covers exactly the same line; but now that section BI-22, paragraph 3, has been amended, the amendment made under group "A" no longer has any meaning.

Mr. Mahoney: Which amendment is that under Group "A"?

Mr. Langlois: That is page 10 of Group "A", because you had translated "bond" by some fantastic French word that I cannot remember.

Mr. du Plessis: "Nantissement"?

Mr. Langlois: Yes. We had that corrected, but now you are taking "bond" away, we will have to do away with that amendment.

Mr. du Plessis: That introduced the word "cautionnement".

The Chairman: What does this all mean?

Mr. Mahoney: I hope it is not an embarrassment that that amendment has already been accepted by the committee.

Mr. du Plessis: The committee can change its mind.

The Chairman: It always has.

Senator Langlois: We always do.

The Chairman: What are we going to do here?

Mr. du Plessis: We are going to remove page 10 from the amendments in Group "A." Simply delete it as an amendment.

Mr. Mahoney: Item 18 is one which I believe was discussed in some detail this morning.

Senator Langlois: Yes.

Mr. Mahoney: And it relates only to the change which we have agreed to, which is very much the same.

Senator Smith (Colchester): Where will we find that in Group "C"?

[Traduction]

rapporte au paragraphe (3) de l'article BI-22 et il vise la suppression de l'expression «sous la forme de nantissement».

Le sénateur Smith (Colchester): L'amendement devrait être favorable à la prétendue lettre, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Oui. Il se peut qu'il y soit favorable, monsieur le sénateur. Cela signifie que toute forme jugée satisfaisante par le ministre sera considérée comme telle; l'article peut servir à maintenir la pratique actuelle, qui consiste, dans certains cas, à remettre des lettres d'engagement, mais il signifie également que le ministre a le droit d'insister sur la présentation d'un nantissement si c'est nécessaire.

Le sénateur Smith (Colchester): L'article est donc ambivalent.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Langlois: Monsieur le président, je propose donc que M. Mahoney retire du groupe «A» l'amendement de la version française qui était à la page 10 et qui n'est plus nécessaire maintenant étant donné qu'il visait tout simplement la même ligne; étant donné que le paragraphe (3) de l'article B-22 a été amendé, l'amendement proposé dans le groupe «A» est sans objet.

M. Mahoney: Quel est l'amendement proposé dans le groupe «A»?

M. Langlois: Il se trouve à la page 10 du groupe «A», parce que vous avez traduit le terme «bond» par un terme français très recherché dont je ne peux pas me souvenir.

M. du Plessis: Le terme «nantissement»?

M. Langlois: C'est cela. Nous avons apporté une correction ici, mais maintenant que vous avez décidé de supprimer le terme «nantissement», l'amendement proposé est sans objet.

M. du Plessis: Cela introduit le terme «cautionnement».

Le président: Qu'est ce que tout cela signifie?

M. Mahoney: J'espère que le fait que cet amendement ait été accepté par le Comité ne créera aucun embarras.

M. du Plessis: Le Comité peut changer d'avis.

Le président: Cela lui est très souvent arrivé.

Le sénateur Langlois: Cela lui arrive encore très souvent.

Le président: Que devons-nous faire, dans ce cas?

M. du Plessis: Nous allons supprimer la page 10 des amendements contenus dans le groupe «A». Il suffit simplement de supprimer cet amendement.

M. Mahoney: Je crois que le numéro 18 a fait l'objet ce matin d'une étude assez poussée.

Le sénateur Langlois: C'est exact.

M. Mahoney: Il se rapporte uniquement à la modification que nous venons d'adopter, car il s'agit pratiquement de la même chose.

Le sénateur Smith (Colchester): Où ce numéro se trouve-t-il? Dans le groupe «C»?

[Text]

The Chairman: On page 14 of part II of the CBA committee report. We agreed to it this morning. In the last line we take out the word "of" and replace it with the word "from".

Mr. Mahoney: I see that.

Senator Langlois: Has there been an amendment in Group "C"?

Mr. Langlois: No. Page 12.

The Chairman: Is section BI-23 agreed to?

Senator Bourget: It was agreed to this morning.

Mr. du Plessis: When it was agreed to this morning was there not some discussion about the expression, "or persons entitled thereto"? I have a note to that effect.

An hon. Senator: "of" was replaced by "from".

The Chairman: "of" was changed by "from".

Mr. Mahoney: The next one is item 19, and relates to section BI-24, which is also on page 35 of the bill. I would suggest that we deal with this item and item 20 at the same time. They are both amendments which were put forward in the summer, and they therefore are to be found, or should be found, in Group "B."

Senator Smith (Colchester): We agreed on the principle this morning. The question is whether your drafting, in our opinion, carries out the principle we approved.

The Chairman: What are you dealing with?

Mr. Mahoney: We are dealing with section BI-24, on page 35. That is item 19 of the Bar report, and the effect of the amendment to subsection (1) is, on line 32, to remove the words, "claims an interest in the ship or cargo as owner, mortgagee, lien holder or holder of any claim under Canadian maritime law".

That has been changed to: "who claims an interest in the ship or cargo". In other words, it applies to any person.

The Chairman: Does everybody understand that?

Senator Smith (Colchester): Yes. We approved it this morning, or this afternoon.

The Chairman: All right; that is passed.

Mr. Mahoney: Item 20 is to effect the same change with respect to BI-24(3). That was also discussed this morning.

The Chairman: Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Denis: For the second time.

The Chairman: Now, what do we deal with now? Shall we go to BII-4? That was approved of this morning.

[Traduction]

Le président: A la page 14 de la partie II du rapport de l'Association du barreau canadien. Nous avons dit ce matin que nous étions d'accord là-dessus. A la dernière ligne, nous supprimons le terme «de» et nous le remplaçons par le terme «provenant de».

M. Mahoney: Je vois.

Le sénateur Langlois: Le groupe «C» contient-il une quelconque proposition d'amendement?

M. Langlois: Non. Passons à la page 12.

Le président: L'article BI-23 est-il adopté?

Le sénateur Bourget: Nous l'avons adopté ce matin.

M. du Plessis: Lorsque nous l'avons adopté, ce matin, n'avons-nous pas discuté de l'expression «ou toute personne y ayant droit»? J'ai une note à ce sujet.

Une voix: Le terme «de» a été remplacé par le terme «provenant de», n'est-ce pas?

Le président: C'est exact.

M. Mahoney: Le numéro suivant est le numéro 19 et il se rapporte à l'article BI-24, qui se trouve également en page 35 du projet de loi. Je propose que nous étudions les numéros 19 et 20 en même temps. Ils contiennent tous les deux des amendements qui ont été présentés au cours de l'été; par conséquent, ils se trouvent ou devraient se trouver dans le groupe «B».

Le sénateur Smith (Colchester): Nous en avons accepté le principe ce matin. Le problème consiste à savoir si la formulation que vous proposez exprime à nos yeux le principe que nous avons approuvé.

Le président: De quoi parlez-vous?

M. Mahoney: Nous parlons de l'article BI-24, à la page 35. Il s'agit également du numéro 19 du rapport de l'Association du barreau canadien; l'amendement au paragraphe (1), qui figure à la ligne 39, consiste à supprimer l'expression «revendique un intérêt dans le navire ou sa cargaison à titre de propriétaire, de créancier hypothécaire, de détenteur de privilège ou de créancier en vertu du Droit maritime canadien . . .»

Cette expression a été remplacée par: «qui revendique un intérêt dans le navire ou sa cargaison». En d'autres termes, cette disposition s'applique à toute personne, quelle qu'elle soit.

Le président: Est-ce que tout le monde a compris?

Le sénateur Smith (Colchester): Oui. Nous avons approuvé cet amendement ce matin, ou cet après-midi.

Le président: Très bien; l'amendement est adopté.

M. Mahoney: Le numéro 20 vise à apporter la même modification au paragraphe BI-24(3). Nous en avons également parlé ce matin.

Le président: Adopté, messieurs?

Des voix: Adopté.

Le sénateur Denis: Pour la deuxième fois.

Le président: De quoi allons-nous discuter maintenant? Je propose que nous parlions de l'article BII-4. Nous l'avons approuvé ce matin.

[Text]

Senator Smith (Colchester): Yes, it was.

Senator Riley: Are you on item 20 now?

Mr. Mahoney: We have finished with item 20. We are on BII-4. Actually, we have not dealt with item 21 yet, sir. I am trying to find the amendment which affects that.

The Chairman: That is on page 16 of part II, at the bottom of the page. "Definition of owner".

Mr. Mahoney: I have that, but I am looking for the amendment.

Senator Riley: Let us get right down to basics again. This morning you said it was only a matter of intention. You intend to approve it if you were satisfied with Mr. Mahoney's evidence.

Mr. Mahoney: The proposed amendment is basically the same as that proposed by the Bar Association's report, except that in the drafting it has been changed to read:

... means a person entitled to be registered, licenced or otherwise recorded as an owner thereof.

As I mentioned in a similar case this morning, those words were chosen, rather than simply, "a person entitled to be registered" to take into account the changes in the registration provisions.

Is that agreed? Agreed.

That is on BII-12, section 2, a change to add the words after "registered ...". Agreed? Agreed.

The next one is item 22. It relates to BII-4.

Mr. Mahoney: The amendment is on the same page. It is also to be found on page 12 of Group "B". This is again one we put forward earlier.

The Chairman: We approved of that this morning. Is that approved? Approved.

Then we turn to page 20.

Mr. Mahoney: We take quite a jump here in the amendments. The amendment with respect to item 23 can be found on page 22 of Group "C". This was also discussed briefly this morning, and some problems were raised about it. You may recall that it was felt that the amendment as it had been drafted might not be satisfactory, and we have therefore prepared another amendment.

The Chairman: We are now dealing with page 71 of the bill.

Mr. du Plessis: The purpose of this amendment is to simply clarify the intention expressed in Part II. We will have to get a French version of this tomorrow. It is at page 71 of the bill; lines 17 to 19 be struck out and the following substituted—

[Traduction]

Le sénateur Smith (Colchester): C'est exact.

Le sénateur Riley: Parlez-vous du numéro 20 en ce moment?

M. Mahoney: Non, tout cela est terminé. Nous parlons de l'article BII-4. En réalité, nous n'avons pas encore commencé à discuter du numéro 21, Monsieur. J'essaie de retrouver l'amendement qui s'y apporte.

Le président: Il se trouve à la page 16 de la partie II, au bas de la page. «Définition de 'propriétaire'».

M. Mahoney: J'y suis, mais je ne trouve pas l'amendement.

Le sénateur Riley: Tenons-nous en aux points essentiels. Ce matin, vous avez dit que ce n'était qu'une question d'intention. Vous avez l'intention de l'approuver si vous jugez les preuves de M. Mahoney convaincantes.

M. Mahoney: L'amendement proposé est essentiellement le même que celui qui figure dans le rapport de l'Association du barreau canadien; la seule différence est que sa formulation a été changée de manière à ce que l'amendement se lise ainsi:

... signifie toute personne ayant le droit d'être enregistrée, d'obtenir un permis ou d'être reconnue d'une autre manière comme propriétaire d'un navire.

Comme je l'ai mentionné ce matin, lorsque nous avons discuté d'un cas semblable, nous avons préféré formuler l'amendement ainsi plutôt que de dire simplement: «toute personne ayant le droit d'être enregistrée» de manière à ce qu'il soit tenu compte des modifications apportées aux dispositions concernant l'immatriculation.

Êtes-vous d'accord, messieurs? D'accord.

Il s'agit d'un amendement apporté au paragraphe 2 de l'article BII-12, et consistant à ajouter ces termes après le terme «enregistré». Êtes-vous d'accord, messieurs? D'accord.

Passons maintenant au numéro 22. Il se rapporte à l'article BII-4.

M. Mahoney: La modification se trouve sur la même page, ainsi que sur la page 12 du groupe «B». Il s'agit encore une fois d'une proposition qui a été faite antérieurement.

Le président: Nous l'avons approuvée ce matin. Est-elle adoptée? Adoptée.

Nous prenons maintenant la page 20.

M. Mahoney: Il nous faut sauter très loin pour trouver le texte des modifications. En effet, celle concernant le numéro 23 se trouve à la page 22 du groupe «C». Nous en avons discuté brièvement ce matin et quelques problèmes ont été soulevés à son propos. Nous pensions, vous vous en souviendrez, que le libellé de la modification ne serait peut-être pas satisfaisant et c'est pourquoi nous en avons rédigé une autre.

Le président: Nous étudions maintenant la page 71 du bill.

M. du Plessis: Cet amendement a simplement pour objet de clarifier l'intention exprimée dans la Partie II. Nous devons en obtenir demain une traduction française. Les lignes 21 à 24 de la page 71 du bill seraient remplacées par ce qui suit ...

[Text]

Mr. Mahoney: The effective part of this is:

... therein, and the Court may enjoin any party from instituting or continuing any proceeding in any other court during the time specified in the order.

This avoids the difficulty that was thought to exist in the earlier amendment.

The Chairman: Is that agreed? Agreed.

Senator Langlois: Subject to getting the French translation in the morning.

The Chairman: I have to leave that to the last, to prevent arguments.

Mr. Mahoney: The next item also deals with BII-61 on page 72 of the bill. This is the suggestion made by the Bar Association for a new provision which would be subsection (5). This matter was discussed this morning and, as far as I recall, it was tentatively approved. This was the amendment, which is in exactly the same terms.

The Chairman: Is that approved?

Mr. Langlois: Why were the words "on the face of" taken out, Mr. Mahoney? I think it was explained by Mr. Gerity or Mr. Stone this morning that those words were important.

Mr. Mahoney: They were taken out because the system of recording in future may well not be in book form, so that although there will be a record, the words "on the face of the record" may not be applicable. As long as it is possible to rectify the record, that seems to be all that would be required.

The Chairman: Any questions?

Senator Riley: Why does Mr. Mahoney call this a book instead of an act?

Mr. Mahoney: Do you mean when we use the expression Book I and Book II?

Senator Riley: You are calling the whole thing a book. You said, "this book." B-I and B-II, I understand that.

Mr. Mahoney: B-I means Book I.

Senator Riley: I thought it was bill 1 and bill 2.

Mr. Mahoney: The Maritime Code consists of a number of books of law. In other words, this legislation is written in true code form, consisting of a number of books of law. Eventually there will be as many as five books of law. At this point in the legislation there are still only two, but that is the reason for the reference to Books I and II, and the reason we use that rather odd numbering system "B-I" which simply means Book I.

Senator Langlois: Or Bible I.

Senator Smith (Colchester): It is just a modern way of saying Part I, Part II and Part III.

[Traduction]

M. Mahoney: La modification vise essentiellement le bout de phrase suivant:

... dans celui-ci, et la Cour peut ordonner à toute partie de surseoir aux procédures pendantes devant tout autre tribunal ou lui enjoindre de s'abstenir d'en intenten.

On évite ainsi, semble-t-il, les difficultés de la modification antérieure.

Le président: Est-on d'accord? Adopté.

Le sénateur Langlois: A condition d'en obtenir la traduction française demain matin.

Le président: Pour couper court aux discussions, je ne puis m'occuper de cela qu'en dernier lieu.

M. Mahoney: Le numéro suivant concerne aussi l'article BII-61 à la page 72 du projet de loi. Il s'agit d'une proposition faite par l'Association du Barreau visant à inclure une nouvelle disposition qui deviendrait le paragraphe (5) de l'article. Nous en avons discuté ce matin et, pour autant que je me souvienne, l'avons provisoirement approuvée. Vous avez sous les yeux le texte original de cette modification.

Le président: Est-ce adopté?

M. Langlois: Pourquoi a-t-on, en anglais, supprimé les mots: «on the face of», monsieur Mahoney? M. Gerity ou M. Stone avaient pourtant expliqué ce matin, me semble-t-il que ces mots étaient importants.

M. Mahoney: Ils ont été supprimés parce qu'à une date ultérieure il se peut que le système d'enregistrement ne se fasse pas dans un livre de sorte que malgré l'existence d'un procès-verbal, les mots «on the face of» pourraient être sans objet. Aussi longtemps qu'il est possible de rectifier le procès-verbal, il semble que cela serait suffisant.

Le président: Y a-t-il des questions?

Le sénateur Riley: Pourquoi monsieur Mahoney parle-t-il de livre plutôt que de loi?

M. Mahoney: Faites-vous allusion à notre utilisation de l'expression Livre I et Livre II?

Le sénateur Riley: Vous vous référez à l'ensemble du texte comme à un livre. Vous avez dit: «ce livre». B-I et B-II, cela je le comprends.

M. Mahoney: B-I signifie Livre I.

Le sénateur Riley: Je pensais qu'il s'agissait du bill 1 et du bill 2.

M. Mahoney: Le Code maritime est formé de plusieurs livres. Autrement dit, cette loi est vraiment rédigée sous forme de code, comprenant un certain nombre de livres. A un moment donné il y en aura jusqu'à cinq. Pour l'instant il n'y en a encore que deux, mais c'est pour cela que nous renvoyons aux Livres I et II, et c'est aussi la raison pour laquelle nous recourons à ce système bizarre de numérotation et disons «B-I», ce qui veut tout simplement dire Livre I.

Le sénateur Langlois: Ou Bible I.

Le sénateur Smith (Colchester): Ce n'est qu'une façon moderne de dire Partie I, Partie II et Partie III.

[Text]

Senator Riley: Is there a definition of "book" in the interpretation clause of the bill? Why do you call it "book?"

Senator Smith (Colchester): I just explained that. It is only to be different.

Mr. Mahoney: No, it was not solely to be different, Senator Smith. There is a very good explanation of it. Basically, the use of this kind of law revision enables us to break the consecutive numbering of sections and allows a much more flexible sort of revision. It means that in a later stage of legislation we can add to Book I. If we had consecutive numbering, we would not be able to do that.

Senator Smith (Colchester): I have seen consecutive numbering in the sense of adding letters to figures that went on indefinitely multiplying the alphabet several times.

Mr. Mahoney: Yes, and it is to avoid that very thing that this was set up in that way.

Senator Smith (Colchester): Is your book business any better than that?

Mr. Mahoney: It is a system that is followed by about, I suppose, 80 per cent of the world, aside from Canada, the United States and Great Britain, except for the Quebec Code. It seems to work very well in most of the world.

Senator Riley: But you have no interpretation of what "B" means in the legislation.

The Chairman: It means "Book."

Mr. du Plessis: It is a sub-division.

Senator Smith (Colchester): It is frequently found in parliamentary journals.

Senator Langlois: We could have used "Tome."

Senator Riley: To me, "Book" means nothing.

Senator Smith (Colchester): That is what I am saying. I agree with you.

The Chairman: It is still B-I. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Riley: I find nothing in the legislation that says it has any relationship to "Book."

The Chairman: We are breaking new ground. We are dealing now with clause BII-61(5).

Mr. Mahoney: If you look at page 21 of the bill you will find the main title of Book I. The whole of Schedule III to the Maritime Code, and the title of the Book I, is found on page 21. At the beginning of Book II you will find a similar title.

Senator Riley: Where do we go back to the interpretation clause to find "Book" used there?

Mr. Mahoney: You do not have to do that because it is simply a way of sub-dividing. Under the Maritime Code Act, the Maritime Code shall be a schedule to the Maritime Code Act. From that point on you can use any numbering system you want, but if you use a consecutive numbering system you

[Traduction]

Le sénateur Riley: Trouve-t-on une définition de «livre» dans l'article d'interprétation du projet de loi? Pourquoi faites-vous du projet de loi un «livre»?

Le sénateur Smith (Colchester): Je viens de l'expliquer: c'est pour ne pas faire comme tout le monde.

M. Mahoney: Non, ce n'est pas uniquement pour cela, sénateur Smith. Je puis vous en donner une très bonne explication. En recourant à ce procédé cela nous permet essentiellement de rompre l'ordre numérique des articles ce qui donne beaucoup plus de souplesse à la révision. Ainsi, à une étape ultérieure d'élaboration de la loi nous pouvons ajouter des articles au Livre I. Si la numérotation était continue nous ne pourrions le faire.

Le sénateur Smith (Colchester): J'ai déjà vu une numérotation continue par l'adjonction de lettres aux chiffres et elle continuait indéfiniment en répétant plusieurs fois l'alphabet.

M. Mahoney: C'est justement pour éviter ce genre de numérotation que nous avons adopté le système actuel.

Le sénateur Smith (Colchester): Votre système de livres est-il meilleur que l'autre?

M. Mahoney: Je suppose qu'environ 80% des pays s'y conforment, à l'exception du Canada, des États-Unis et de l'Angleterre, mais sans inclure le Code du Québec. Ce système semble fonctionner à merveille presque partout.

Le sénateur Riley: Mais vous ne dites nulle part dans la loi la signification de «B».

Le président: Cela signifie «Livre».

M. du Plessis: Il s'agit d'une subdivision.

Le sénateur Smith (Colchester): On en trouve de nombreux exemples dans les journaux parlementaires.

Le sénateur Langlois: Nous aurions pu utiliser le mot: «Tome».

Le sénateur Riley: «Livre» ne me dit rien.

Le sénateur Smith (Colchester): C'est ce que je dis; je suis de votre avis.

Le président: C'est B-I qui est écrit. Est-ce adopté?

Des voix: Adopté.

Le sénateur Riley: Je ne trouve rien dans la loi qui renvoie au mot: «Livre».

Le président: Nous abordons l'étude d'un nouveau numéro et étudions maintenant l'article B-II-61 (5).

M. Mahoney: Le titre du Livre I se trouve à la page 21 du bill. On y trouve en effet l'ensemble de l'Annexe III au Code maritime ainsi que le titre du Livre I. Un titre semblable figure au début du Livre II.

Le sénateur Riley: Où le libellé de l'article d'interprétation utilise-t-il le mot «Livre»?

M. Mahoney: Vous n'avez pas à vous en servir puisqu'il s'agit simplement d'une façon de subdiviser le texte. En vertu de la Loi sur le Code maritime, le Code maritime figurera en annexe à cette même Loi. Dès lors on peut se servir d'un système quelconque de numérotation, mais si l'on utilisait un

[Text]

cannot break into that system; you are stuck with it all the way through.

Senator Riley: Where do you find the word "Book" in the bill, though?

Mr. Mahoney: As I say, you do not have to find it. It is only used the same as any clause number is used.

Senator Denis: There is no definition for (a), (b) and (c).

Senator Riley: Where do you get "Book" out of "B"?

Senator Forsey: I notice on page 6, for example, in clause 4(2), a consequential amendment to the Canada Shipping Act and a reference to Book II of the Maritime Code.

Senator Langlois: I think on page 21 there is an explanation to the use of "Book."

The Chairman: We will start with Book II, clause 61, subsection (5).

Mr. Gerity: Perhaps I could make a remark about the change made in the original proposal to which you have referred. There was a spelling error in that the word should be "registered." the words "on the face of a register" were deliberately chosen because they are a term of art, the same as "error on the face of a record" is an appealable matter. That is why the words "on the face of" were put in this original clause, which has now been changed on page 23 of the amendments before us.

Senator Smith (Colchester): I think we had some discussion on this this morning, when I was asking the same question, if the words "on the face of the register" mean something in particular.

Mr. Gerity: They actually do. I notice there has been a spelling error. The "y" should not have been there. It is "on the face of the register" not "registry." I noticed it was changed in the departmental version. The words "on the face of a record," of course, are terms of art, and in fact constitute a ground of appeal in any proceeding. That is why the term was used.

Senator Smith (Colchester): I agree, but on page 23 of the amendments suggested I do not see the term of art.

Mr. Gerity: That is why I spoke to the matter. I felt that the words "face of" should still be in there.

Senator Smith (Colchester): I agree with you.

Mr. Mahoney: I agree also.

Mr. Gerity: It was my error that the "y" crept in there. I did not notice it until this evening, because I am trying to balance five books at once. It should be "on the face of the record" or "register", as the case may be.

[Traduction]

système à numérotation continue il serait impossible d'en rompre l'ordre; il faudrait s'y tenir d'un bout à l'autre du projet de loi.

Le sénateur Riley: Où donc trouvez-vous le mot «Livre» dans le Bill?

M. Mahoney: Comme je l'ai dit, vous n'avez pas besoin de le trouver. Il est seulement utilisé de la même façon que n'importe quel numéro d'article.

Le sénateur Denis: Il n'existe pas de définition pour a), b) et c).

Le sénateur Riley: Où trouvez-vous «Livre» en «B»?

Le sénateur Forsey: Je remarque à la page 6 par exemple, au paragraphe 4(2) un amendement consécutif à la Loi sur la marine marchande du Canada et un renvoi au Livre II, du Code maritime.

Le sénateur Langlois: Je pense qu'à la page 21 il y a une explication de l'utilisation du mot «Livre»

Le président: Je vais commencer par le paragraphe (5) de l'article 61, du Livre II.

M. Gerity: Peut-être que je pourrais faire une remarque sur la modification apportée à la proposition primitive à laquelle vous avez fait allusion. Il y a eu une faute d'orthographe et le mot doit être «registered». L'expression «on the face of a register» a été délibérément choisi parce qu'elle fait partie du langage consacré et tout comme l'expression «error on the face of a record» peut être matière à appel. C'est la raison pour laquelle les mots «on the face of» ont été placés dans l'article primitif, maintenant modifié à la page 23 des amendements dont nous sommes saisis.

Le sénateur Smith (Colchester): Je pense que nous avons eu quelques discussions à ce sujet ce matin lorsque j'ai posé la même question, à savoir si les mots «on the face of the register» avaient une signification particulière.

M. Gerity: En fait oui. Je remarque qu'il y a eu une faute d'orthographe. Le «y» ne devrait pas se trouver là. L'expression juste est «on the face of the register» et non pas «registry». J'ai remarqué que cela avait été changé dans la version du ministère. Les mots «on the face of a record» sont, bien entendu, des termes consacrés et peuvent constituer en fait un motif d'appel dans n'importe quelle procédure. c'est la raison pour laquelle le terme a été utilisé.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis d'accord mais, à la page 23 des amendements roposés, je ne vois pas le terme consacré.

M. Gerity: C'est la raison pour laquelle j'ai parlé de cette affaire. J'estime que les mots «face of» devraient toujours se trouver là.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis d'accord avec vous.

M. Mahoney: Je suis également d'accord.

M. Gerity: Je suis responsable de l'erreur, en ce qui concerne ce «y». Je ne l'ai remarquée que ce soir parce que je suis en train d'essayer d'uniformiser cinq livres à la fois. L'expression devrait être «on the face of the record» ou «register» selon le cas.

[Text]

Mr. Mahoney: Perhaps I might reply to that. I appreciate the point Mr. Gerity is making. This was made more or less mechanically, I think, by the drafting people to fit in with the system which is used throughout. I agree these words have a special meaning and should be retained. I see not reason why we should not change that amendment to read, "any error appearing on the face of the record."

Mr. Gerity: It could have been "on the face of the register," but the word "record" is there, so it might as well stand.

The Chairman: Are we to change the word "register" to "record"?

Mr. Mahoney: No. We change it to read "any error appearing on the face of the record."

Mr. du Plessis: Why would you make it the definite article "the"? Why would you put that in? We already have "a record."

Mr. Mahoney: I am sorry: "on the face of a record."

Senator Smith (Colchester): "The record" is not part of the term of art.

Mr. Gerity: Since Mr. Mahoney has remarked that we may not have a register book I am obliged to go along with him. I think the term would still apply.

Mr. Mahoney: I believe so.

Mr. Gerity: It is an appealable matter if there is an error on the face of a record.

The Chairman: Do we change the words to "a record"?

Senator Forsey: Is it not simply that it would read "any error appearing on the face of a record in the registry"?

Mr. Mahoney: No. We would leave out the words "in a registry." It would simply read: "any error appearing on the face of a record or the certificate issued in respect thereof."

Senator Forsey: The words would go in between "on" and "a record," and "in the registry or" would come out, would they?

Mr. du Plessis: That is right.

Senator Forsey: "Or any certificate."

Mr. Mahoney: Shall I read the whole of that amendment so that everyone is clear on it?

The Chairman: Book II-61, subsection (5). Read the whole thing.

Mr. Mahoney: "The Admiralty Court may, on application by an interested person, adjudicate on and cause to be rectified any error appearing on the face of a record or any certificate issued in respect thereof."

[Traduction]

M. Mahoney: Peut-être qu'il me serait possible de donner une réponse. J'apprécie la question soulevée par M. Gerity. Je pense que cette modification a été apportée de façon plus ou moins mécanique par le rédacteur pour s'adapter au système utilisé. Je conviens que ces mots ont une signification spéciale et doivent être conservés mais je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas modifier cet amendement pour qu'il soit libellé ainsi: «any error appearing on the face of the record».

M. Gerity: On aurait pu dire «on the face of the register» mais le mot «record» est là de sorte qu'il peut aussi bien y rester.

Le président: Allons-nous changer le mot «register» par «record»?

M. Mahoney: Non, nous modifierons le libellé pour avoir: «any error appearing on the face of the record».

M. du Plessis: Pourquoi utilisez-vous l'article défini «the»? Pourquoi le mettre? Nous avons déjà «a record».

M. Mahoney: Excusez-moi: "on the face of a record".

Le sénateur Smith (Colchester): "The record" ne fait pas partie du terme de l'art.

M. Gerity: Étant donné que M. Mahoney a fait observer qu'il est possible que nous n'ayons pas de registre, je suis obligé d'adopter le même point de vue. Je crois que le terme doit toujours être utilisé.

M. Mahoney: Je le crois.

M. Gerity: C'est une question qui peut faire l'objet d'un appel s'il y a une erreur qui apparaît dans un dossier.

Le président: Adoptons-nous les termes "a record"?

Le sénateur Forsey: Le libellé ne serait-il pas simplement le suivant "any error appearing on the face of a record in the registry"?

M. Mahoney: Non, nous devons écarter les termes "in a registry". Le libellé serait simplement le suivant: "any error appearing on the face of a record or the certificate issued in respect thereof".

Le sénateur Forsey: Les mots se placeraient entre "on" et "record" et les termes "the registry or" seraient supprimés n'est-ce pas?

M. du Plessis: C'est exact.

Le sénateur Forsey: "or any certificate".

M. Mahoney: Dois-je lire la totalité de cet amendement afin que tout le monde soit clairement fixé à son égard?

Le président: Livre II-61, paragraphe (5). Lisez-le en entier.

M. Mahoney: (5) "The Admiralty Court may, on application by an interested person, adjudicate on and cause to be rectified any error appearing on a record in the registry or any certificate issued in respect thereof." (5) La cour d'Amirauté peut, statuant à la demande d'une personne ayant un intérêt, ordonner la rectification de toute erreur apparaissant dans un dossier du bureau d'enregistrement ou sur tout certificat délivré par ce dernier.»

[Text]

The Chairman: Does that satisfy everybody?

Senator Langlois: We will have to change the French version.

Mr. Mahoney: Yes, that will have to be changed.

The Chairman: BII-61(5) has been changed as read out. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: BII-52, subsection (3) which is on page 2 of Part II of the CBA proposals.

Mr. Mahoney: Yes, the amendment is to be found at page 21 of Group "C". I may remark that that amendment is wider than the recommendation that is made here, because it includes a point which was raised in the earlier hearings with respect to the trust instruments to be filed. My recollection of that is that that was considered to be satisfactory at that time by the committee.

Mr. Barry: Mr. Chairman, I believe there is a problem implicit in the drafting of subsection (3). If the registrar is under a statutory prohibition to record such a bill of sale, is a vessel held by a trustee who is not expressly authorized to record a bill of sale not inalienable here?

Senator Smith (Colchester): If it is not authorized by the trust instrument.

Mr. Barry: That is correct, sir; if there is no express authorization the implication would seem to be that there is just no way that the trustee can dispose of the thing so long as the trust is in existence.

Senator Smith (Colchester): Is that not the usual situation of the trustee, leaving aside ships?

Mr. Mahoney: What happens, as a practical matter, in that case is that the trustee and the beneficiaries of the trust, if necessary, if the beneficiaries are in agreement that he may transfer, the trust document is amended. It is filed with the registrar and this is the very reason we put the provision in, to prevent its being done otherwise.

The Chairman: Is the amendment agreed to?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: What is the other item? Always included in these is the French translation; is that right?

Mr. Mahoney: Yes.

The Chairman: Senator Langlois, always agreed that the French translations shall follow. We are doing it just in English now, but it is always agreed that the French translation shall follow; is that agreed?

Senator Langlois: Agreed.

Senator Riley: How many of the proposed amendments have not been agreed to tonight?

The Chairman: I do not know; we are going as fast as we can.

[Traduction]

Le président: Ceci satisfait-il tout le monde?

Le sénateur Langlois: Nous devons modifier la version française.

M. Mahoney: Oui elle devra être modifiée.

Le président: Le paragraphe BII-61 (5) a été modifié conformément à la lecture qui a été faite. Cela est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Article BII-52, paragraphe (3) qui se trouve à la page 2 de la Partie II des propositions de l'Association du Barreau canadien.

M. Mahoney: Oui, la modification se trouve à la page 21 du groupe «C». Je constate qu'elle est plus vaste que la recommandation faite ici, parce qu'elle touche une question qui a été soulevée au cours des audiences précédentes à propos des actes de fiducie qui doivent être déposés. Si je me souviens bien, le Comité avait alors jugé la chose acceptable.

M. Barry: Monsieur le président, je crois que le libellé du paragraphe (3) pourrait susciter un problème. Si, en vertu d'une interdiction faite par voie de règlement, le conservateur ne peut inscrire ce contrat de vente, un navire détenu par un fiduciaire qui n'est pas expressément autorisé à enregistrer un tel contrat ne constitue-t-il pas un bien inaliénable?

Le sénateur Smith (Colchester): Si ce n'est pas expressément autorisé par l'acte de fiducie.

M. Barry: C'est exact, monsieur. Si l'autorisation n'est pas expressément formulée, il semblerait que le fiduciaire ne peut absolument pas disposer de ce bien tant que la fiducie existera.

Le sénateur Smith (Colchester): N'est-ce pas ce que fait ordinairement le fiduciaire, écarter des navires?

M. Mahoney: En vérité, ce qui se produit ici, c'est que le fiduciaire, et les bénéficiaires de ce fiducie au besoin, si ces derniers l'autorisent à effectuer la cession, modifient l'acte de fiducie. Celui-ci est inscrit au registre par le conservateur et c'est précisément la raison pour laquelle nous incluons cette disposition, c'est-à-dire pour empêcher qu'on ne procède autrement.

Le président: Cette modification est-elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

Le président: Quel est l'autre numéro? La traduction française y est toujours jointe, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Oui.

Le président: Monsieur le sénateur, il est convenu que la traduction française doit toujours suivre. Nous ne nous en tenons qu'à l'anglais pour l'instant, mais il est entendu que la traduction française doit suivre, est-ce adopté?

Le sénateur Langlois: Adopté.

Le sénateur Riley: Combien des modifications proposées n'ont pas encore été adoptées ce soir?

Le président: Je ne sais pas, nous travaillons aussi rapidement que possible.

[Text]

Senator Riley: It is not 10 o'clock yet.

The Chairman: I know it is not 10, but it is 10 minutes after 9 o'clock.

Senator Riley: Then I just want to pose one question to Mr. Mahoney: As counsel for the Department of Transport, do you agree with the committee's approval of your other amendments, other than the ones you have asked to have reserved?

Mr. Mahoney: If I understand your question correctly, sir, yes. These are all amendments that we have considered and have put forward, and if they are acceptable to the committee they will become part of the bill. Is that your point?

The Chairman: That is right.

Senator Riley: No; my point is simply, having heard the approval of the committee of the other amendments, the only ones you have in reserve now are five?

Mr. Mahoney: Yes, I am not sure of the number, but I will accept the statement. I have not kept track of them by number.

Mr. Langlois: Five have been stood.

Mr. Mahoney: It might be helpful for me.

Mr. Langlois: I will give them to you by item number in Part II: items 2, 12, 14, 16 and 23—errors and omissions excepted.

Senator Forsey: Is item No. 11 disposed of already?

Mr. Langlois: My notes would indicate, sir, yes.

Senator Bourget: Is item 11 not approved?

Mr. Langlois: Yes; it was stood.

Mr. Stone: Mr. Chairman, I understood that we had reserved item 23.

Mr. Langlois: I am sorry; it is item No. 23, French version.

The Chairman: That quite often comes up, Mr. Stone.

Senator Smith (Colchester): So it is items Nos. 2, 12, 14 and 16.

The Chairman: In English.

Mr. Langlois: And item No. 23, in French.

Mr. du Plessis: We had better add item No. 24 in the French version.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, Mr. Gerity has drawn something to my attention which I believe is of significance and we have missed it. It is with respect to the amendment to BII-61, dealing with the face of the record, as we put it. That is subsection (5), on page 23 of your Group "C" amendments. It is the one we completed a few minutes ago. The point raised by Mr. Gerity—and he may wish to speak to it himself—is that we should not be using the words "on the face of the record", but we should continue to use the words "on the face of the register." The reason for that is that otherwise the word "register" will not appear anywhere in the subsection and it should appear in it. I agree with his comment and believe that we have made an error in retaining the word "record."

[Traduction]

Le sénateur Riley: Il n'est pas encore 10 heures.

Le président: Je sais bien qu'il n'est pas 10 heures, mais il est quand même 9 h 10.

Le sénateur Riley: Je veux simplement poser une question à M. Mahoney: le Comité a approuvé les autres modifications que vous avez proposées, mis à part celles que vous avez suggéré de réserver, et en tant que conseiller du ministère des Transports; en êtes-vous satisfait?

M. Mahoney: Si je vous comprends bien, monsieur, je réponds par l'affirmative. Ce sont toutes des modifications que nous avons étudiées et proposées, et, si le Comité les juge acceptables, elles seront insérées dans le projet de loi. Est-ce bien ce que vous vouliez dire?

Le président: C'est cela.

Le sénateur Riley: Non, je veux tout simplement dire que puisque le Comité a approuvé les autres modifications, il ne vous en reste plus que cinq en réserve?

M. Mahoney: Je ne suis pas certain du nombre, mais je suppose que c'est cela. Je ne les ai pas numérotés.

M. Langlois: On en a dénombrés cinq.

M. Mahoney: Cela pourra m'être utile.

M. Langlois: Je vous les donne par leur numéro à la Partie II: n° 2, 12, 14, 16 et 23, sauf erreur.

Le sénateur Forsey: A-t-on déjà réglé la question du n° 11?

M. Langlois: Oui, d'après mes notes, monsieur.

Le sénateur Bourget: Le n° 11 n'est pas adopté?

M. Langlois: Si, il a été maintenu.

M. Stone: Monsieur le président, j'ai compris que nous avions réservé le n° 23.

M. Langlois: Il s'agit du n° 23, version française.

Le président: Cela se produit très souvent, monsieur.

Le sénateur Smith (Colchester): Ce sont donc les n° 2, 12, 14 et 16.

Le président: En anglais.

M. Langlois: Et le n° 23 en français.

M. du Plessis: Il aurait mieux valu ajouter le n° 24 à la version française.

M. Mahoney: Monsieur le président, monsieur Gerity m'a signalé quelque chose qui, il me semble, a une certaine importance et nous l'avons oubliée. Il s'agit de la modification apportée à l'article BII-61, au sujet de l'enregistrement. Je parle du paragraphe (5) qui figure à la page 23 des modifications de votre groupe «C». C'est celui que nous venons tout juste de terminer. La question que soulève monsieur Gerity, et il veut peut-être en parler lui-même, est que nous ne devrions pas utiliser l'expression «on the face of the record», mais conserver plutôt l'expression «on the face of the register». Sinon, le terme «register» ne figurera nulle part dans le paragraphe et il faut qu'il y figure. J'approuve sa remarque et je

[Text]

The Chairman: We will amend that error by passing subsection (5).

Senator Riley: Would you read what you anticipate to be the correct wording?

Mr. Mahoney: I will read again the full subsection:

(5) The Admiralty Court may, on application by an interested person, adjudicate on and cause to be rectified any error appearing on the face of the register or any certificate issued in respect thereof.

The word "register" is very important there.

Senator Riley: Someone argued earlier that it could be an officer or person.

Mr. Mahoney: I had hoped that we had settled that argument.

Senator Riley: I do not know; I am just an Irishman.

The Chairman: Are there any further comments?

Now we are dealing with the final application of the registry; where do we find that?

Mr. Mahoney: As I mentioned earlier today, the bar committee has not made specific recommendations as to how their suggestions with respect to registry are to be carried out. It was left to us to attempt to work out a scheme which could be put to the committee for revision of the existing registry provisions contained in section BII-41. We have prepared amendments which we think do that and which follow the spirit of what is recommended by the Canadian Bar Association. As a matter of convenience, we have put together a series of the sections dealing with registry, and that is the booklet entitled "Registry Provisions to Implement Recommendations of Canadian Bar Association."

The only purpose of this booklet is to enable you to see the mechanical side of the registry situation—hopefully at a glance. The actual amendments which would effect this change are contained in Groups "B" and "C," just as the other amendments were, and we will refer to them specifically as we come to them in our description of the registry system.

Senator Smith (Colchester): Do you refer to the page numbers in Groups "B" or "C"?

Mr. Mahoney: The pages are not set out in this booklet, no. This was put together very quickly this morning. I will have to refer you to them as we go along.

Senator Smith (Colchester): You will be referring us to some document we already have, will you?

Mr. Mahoney: I will refer you to the specific amendments in either Group "B" or Group "C". Some are amendments which appear in Group "B"; some are amendments which appear in Group "C".

[Traduction]

crois que nous avons commis une erreur en conservant le terme «record».

Le président: Nous y remédierons en adoptant le paragraphe (5).

Le sénateur Riley: Voudriez-vous nous lire ce que vous croyez être la bonne formulation?

M. Mahoney: Je vais vous lire tout le paragraphe:

(5) La Cour d'Amirauté peut, à la demande de la personne intéressée, statuer sur toute erreur commise dans le registre ou dans le texte de tout certificat émis relativement audit registre et en ordonner la connection.

Le terme «registre» est très important ici.

Le sénateur Riley: Quelqu'un a soutenu qu'il pourrait s'agir d'un agent ou d'une personne.

M. Mahoney: Je croyais que nous avions réglé cette question.

Le sénateur Riley: Je ne sais pas; je ne suis qu'un Irlandais.

Le président: Y a-t-il d'autres observations ou questions?

Maintenant, nous allons parler de la dernière raison d'être du bureau d'enregistrement; où cela se trouve-t-il?

M. Mahoney: Comme je l'ai déjà dit aujourd'hui, le comité de l'Association du Barreau canadien n'a fait aucune recommandation précise sur la manière de mettre à exécution les amendements qu'il a proposés d'apporter aux dispositions concernant le bureau d'enregistrement. On nous a laissé le soin de trouver une formule que le comité pourrait appliquer dans la révision des dispositions de l'article BII-41 sur le bureau d'enregistrement. Nous avons rédigé à cet effet des amendements que nous croyons efficaces et qui s'inspirent des recommandations de l'Association du Barreau canadien. Pour aider le comité dans sa tâche, nous avons rassemblé les articles qui traitent du bureau d'enregistrement dans une brochure intitulée «Dispositions concernant le bureau d'enregistrement et visant la mise en vigueur des recommandations de l'Association du Barreau canadien».

L'unique raison d'être de cette brochure est de vous aider à percevoir—du premier coup d'œil, si possible—le fonctionnement du bureau d'enregistrement. Les amendements qui entraînent ce changement se trouvent dans les groupes «B» et «C», tout comme les autres amendements, et nous nous reporterons à eux lorsqu'il en sera question dans notre étude du système d'enregistrement.

Le sénateur Smith (Colchester): Parlez-vous de la pagination dans les groupes «B» ou «C»?

M. Mahoney: Non, les pages ne sont pas indiqués dans cette brochure. Nous l'avons préparée très rapidement ce matin. Je vous donnerai tous les détails nécessaires au fur et à mesure.

Le sénateur Smith (Colchester): J'espère que vous nous renverrez à des documents que nous avons déjà.

M. Mahoney: Je vous renverrai aux amendements précis, qu'ils se trouvent dans le groupe «B» ou dans le groupe «C». Le texte de certains amendements se trouve dans le groupe «B» et les autres sont dans le groupe «C».

[Text]

Everyone should have this document in front of them. Again, it is entitled "Registry Provisions to Implement Recommendations of Canadian Bar Association." It is not an authoritative document of any kind. It is merely for your convenience. It puts together, we hope, all of the provisions that are necessary. It is now necessary to go through the document and take the specific amendments necessary to effect it out of either Group "B" or Group "C", if they are new provisions; if they are in fact amendments. So that you can see clearly what are old sections and what are new sections, we have simply photostated the original sections which are retained. We begin with the heading "Transitional Provisions," and you will see that section 6 is an original provision and one which will not be changed. It is the transitional provision whereby a ship which is now Canadian registered is deemed to be a ship registered under the code. It is a fairly long section. It does not cause any problem. I do not think we need to go into it in detail. It is simply to make you aware of the whole system.

On the second page of the document we have section 7, which is a section we have already dealt with. It can be found on page 2 of Group "B". The change in section 7 is simply to take out the last few lines. In this compendium we have reprinted the whole section so that you can see it as it now is. That has been approved already and creates no problem.

The next group of sections in the compendium is entitled "Identification." This requires a little further explanation.

As I have said on other occasions, the system proposed to be set up in Bill C-41 has always consisted, in effect, of a three-part system. The top level category comprised registered ships—that is, large ships; below that was the category "registered small craft," and everything not fitting into either of those two categories is either completely exempt, as in the case of a racing shell or a rowing scull, or is required to be identified and carry an identification number. That has always been in the system.

The system as contemplated by the bill was not very detailed. It therefore became important, when revising the registration provisions, to add to those identification sections so that the difference between mere identification and registration would be clear.

The first section dealing with that is unchanged. It specifies the marking of registered ships. Section BII-9(1) deals with the marking of registered ships; subsection (2) deals with the marking of registered small craft—and that, again, is unchanged—and subsection (3) deals with those small vessels which are not exempt from registration altogether and, therefore, have to be identified. That is still the original provision.

[Traduction]

Chacun de nous devrait avoir cette brochure en main. Elle est intitulée «Dispositions concernant le bureau d'enregistrement et visant la mise en vigueur des recommandations de l'Association du Barreau canadien». Ce document ne fait aucunement autorité. Son seul objet est de vous aider dans votre travail. Il contient, nous l'espérons, toutes les dispositions qu'il est nécessaire d'étudier. Il nous fait maintenant lire le document et tirer du groupe «B» ou du groupe «C» les amendements utiles à la mise en vigueur des dispositions, s'il s'agit de dispositions nouvelles; il va de soi qu'ils doivent constituer de véritables amendements. Afin que vous puissiez facilement distinguer les articles originaux des nouveaux, nous avons simplement tiré des photocopies à partir des originaux qui, eux n'ont pas été retouchés. Nous commençons par la partie intitulée «Dispositions transitoires»; vous constaterez que l'article 6 est une disposition qui figurait dans le texte original et qui ne sera pas amendée. Il s'agit d'une disposition transitoire en vertu de laquelle un navire immatriculé au Canada est réputé être un navire immatriculé conformément aux termes du Code. L'article est passablement long. Il ne présente aucun problème. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de l'étudier dans le détail. Il suffit simplement de le lire pour comprendre tout le système.

Vous trouverez à la page suivante du document l'article 7 dont nous avons déjà parlé. Il en est fait mention à la page 2 du groupe «B». L'amendement apporté à l'article 7 consiste simplement à supprimer les quelques lignes de la fin. Dans notre recueil, nous avons imprimé l'article en entier, de telle sorte que vous pouvez en lire le texte actuel. L'article a déjà été approuvé et ne présente, lui non plus, aucun problème.

Le prochain groupe d'articles dont il est fait mention dans le recueil est intitulé «Identification». Il est nécessaire ici de donner quelques explications.

Comme je l'ai déjà dit à quelques reprises, le système qu'on propose d'établir par l'intermédiaire du bill C-41, a toujours été, en fait, un système tripartite. La première catégorie comprenant les navires immatriculés—c'est-à-dire les gros navires; la seconde catégorie regroupait «les petites embarcations immatriculées»; par conséquent, toute embarcation ou tout navire ne faisant pas partie d'une de ces deux catégories n'est, d'une part, aucunement visé par l'obligation de l'immatriculation, comme c'est le cas des embarcations de course ou des embarcations à rames, ou doit, d'autre part, être identifié et arborer un numéro matricule d'identification. Il n'y a rien de nouveau dans tout cela.

Le système dont il est question dans le projet de loi n'était pas très détaillé. Il a donc fallu, lors de la révision des dispositions concernant l'immatriculation, augmenter le nombre de ces dispositions de manière à faire la distinction entre la simple identification et l'immatriculation.

Le premier article traitant de cette distinction est inchangé. Il précise que les navires immatriculés doivent être marqués. L'article BII-9(1) traite du marquage des navires immatriculés; le paragraphe (2) du même article traite du marquage des petites embarcations immatriculées—un autre article inchangé—et le paragraphe (3) traite des petites embarcations d'au-

[Text]

Senator Riley: How is the craft identified?

Mr. Mahoney: By number, which is similar to the system which exists now whereby a small vessel has a licence number.

Senator Riley: The identification now consists of both a name and a licence number.

Mr. Mahoney: The name is unimportant with a vessel that is licensed. The only thing that is important is the number, and that will continue in the proposed identification system. Only the number is important. Identification is only by number and it does not imply registration.

Senator Langlois: Are you going to retain the system of a letter to indicate the port of registry?

Mr. Mahoney: I am anticipating, but I would assume that that will be the case. That is by far the most sensible way of setting up that type of number system. It will, however, be a new number system, because the present code has some defects in it.

Senator Langlois: The letter indicates the port of registry.

Mr. Mahoney: It indicates the area, in any event. There is no port of registry as such.

Senator Smith (Colchester): I certainly do not wish to belabour the point, but I wonder, for purposes of having it on the record, whether Mr. Mahoney could briefly describe the present system as it actually exists.

Mr. Mahoney: Yes, senator. Under the present system there are registered ships and licensed vessels. A registered ship is any ship of approximately 15 tons tonnage. There are minor exceptions to this, but generally speaking, they are ships of approximately 15 tons tonnage.

There is an ability to register ships smaller than that, but this is at the option of the owner. It is a voluntary system. Beneath that, all small craft are required to be licensed, unless they are totally exempt. The totally exempt craft generally are ships propelled by oars, small sailing craft, and vessels with an outboard engine capacity of less than ten horsepower.

Senator Riley: How do you relate tonnage to length of the vessel?

Mr. Mahoney: This is one thing we determined should be changed, partly in order to comply with the metric system. It was decided some years ago that we should change the dividing line from tonnage to length.

Senator Riley: Did you say 15 tons?

Mr. Mahoney: That is under the present system, senator. Under the system we are setting up under the Maritime Code, all ships above ten metres in length will be registered ships. Ships under ten metres in length will be registered small craft.

[Traduction]

tres genres qui doivent en général être immatriculées et, par conséquent, identifiées. C'est la disposition originale.

Le sénateur Riley: Comment l'embarcation est-elle identifiée?

M. Mahoney: A l'aide d'un chiffre, ce qui ressemble au système actuellement en vigueur en vertu duquel une petite embarcation reçoit un numéro d'immatriculation.

Le sénateur Riley: A l'heure actuelle, l'identification consiste en un nom et un numéro d'immatriculation.

M. Mahoney: Le nom n'est pas très important si le navire est immatriculé. La seule chose qui compte est le chiffre qui continuera d'être octroyé en vertu du système d'identification proposé. L'identification se fait uniquement à l'aide d'un chiffre sans que cela suppose que l'embarcation ait été enregistrée.

Le sénateur Langlois: Allez-vous continuer à vous servir d'une lettre pour désigner le port d'enregistrement?

M. Mahoney: C'est de la pure conjecture, mais je suppose que cela continuera d'être le cas. C'est de loin le meilleur moyen de mettre au point ce genre de système numérique. Toutefois, il s'agira certainement d'un système numérique, car le code actuel compte quelques lacunes.

Le sénateur Langlois: La lettre désigne le port d'enregistrement.

M. Mahoney: Dans tous les cas, elle indique la région. Il n'y a pas de port d'enregistrement en tant que tel.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne voudrais pas trop insister sur le sujet, mais je me demande si nous pourrions pas demander à M. Mahoney de nous résumer en quelques mots le système actuel de manière à en consigner la description au compte rendu.

M. Mahoney: Très bien, sénateur. En vertu du système actuellement en vigueur, les navires sont enregistrés et les embarcations immatriculées. Un navire enregistré est tout bâtiment dont la jauge s'élève à environ 15 tonnes. Il y a de petites exceptions à cette règle, mais en général, il s'agit des navires dont la jauge est d'environ 15 tonnes.

Il est possible d'enregistrer de plus petits navires, mais c'est à la discrétion du propriétaire. C'est un système volontaire. Cependant, les petites embarcations doivent être immatriculées, à moins de faire l'objet d'une exemption totale. Les embarcations qui entrent dans cette dernière catégorie sont: les embarcations à rames, les petits voiliers et les embarcations à moteur hors-bord d'une puissance de moins de dix HP.

Le sénateur Riley: Comment établissez vous le rapport entre la jauge et la longueur d'un navire?

M. Mahoney: C'est une des choses que nous avons décidé de changer, en partie pour nous conformer au système métrique. Et nous avions décidé, il y a quelques années, de changer la ligne de démarcation de la jauge à la longueur.

Le sénateur Riley: Avez-vous parlé de 15 tonnes?

M. Mahoney: C'est la mesure utilisée en vertu du système actuel, sénateur. Mais selon le système que nous sommes en voie d'élaborer dans le cadre du code maritime, tous les navires mesurant plus de dix mètres vont être des navire enregistrés.

[Text]

Senator Smith (Colchester): With regard to the present system, how do you get a licence and number allotted?

Mr. Mahoney: Under the present system, if you own a vessel which has to be licensed, you must attend at the local customs house to obtain a licence. There is no inspection of the vessel required or anything like that. There is a form which must be filled out in triplicate. This is a numbered form with a licence number on it. There is a fee for this form. One copy of this certificate goes to the Department of Transport in Ottawa and the others are retained at the local customs house.

Senator Riley: Do you pay a fee for the registration of a small vessel?

Mr. Mahoney: You do not pay a fee for a licence.

Senator Riley: You do not pay a fee for any kind of vessel at all?

Mr. Mahoney: If it is more than 15 tons tonnage you must register it, so, in that event, you pay a registration fee.

The Chairman: Does the licence number stay with the ship at all times?

Mr. Mahoney: The licence number stays with the ship at all times. If the vessel is transferred to another person, the purchaser is obliged to go to the customs house to obtain a new certificate. This has the same licence number on it, though.

Senator Riley: What is the difference between a ship and a boat?

Mr. Mahoney: The difference between a ship and a boat is not relevant to either the present system or the system we are instituting. They are all referred to as ships. The technical difference between a ship and a boat is that a boat is something which is carried on a ship. It is something propelled by oars. That is a very general definition.

Senator Smith (Colchester): If one were to answer that question properly one would have to go into the sailing nomenclature.

Mr. Mahoney: The fact is that the word "ship" is used generally now. Technically speaking, a ship is a particular type of sailing vessel.

The Chairman: A ship can carry a boat but a boat cannot carry a ship.

Senator Langlois: Mr. Mahoney, you mentioned a while ago that a man selling his boat would have to go to the local customs house to change the ownership. Can he not do that through the mail?

Mr. Mahoney: No. Under the present system he must go to the local customs office to do that.

[Traduction]

Les navires de moins de 10 mètres seront considérés comme des petites embarcations aux fins de l'enregistrement.

Le sénateur Smith (Colchester): Pour ce qui est du système actuel, comment octroyez-vous l'immatriculation et les chiffres?

M. Mahoney: En vertu du système actuel, si vous êtes propriétaire d'un navire devant être immatriculé, vous devez vous adresser au bureau local des douanes pour obtenir une immatriculation. Il n'est pas nécessaire de procéder à l'inspection du navire. Il s'agit de remplir un formulaire en trois exemplaire. Ce formulaire est numéroté et porte un numéro d'immatriculation. Des frais y sont rattachés. Un exemplaire de ce certificat est envoyé au ministère des Transports à Ottawa et les autres sont conservés au bureau local des douanes.

Le sénateur Riley: Y-a-t-il des frais d'enregistrement pour les petites embarcations?

M. Mahoney: Il n'y a aucun frais d'immatriculation.

Le sénateur Riley: Il n'y a pas de frais pour toutes les catégories de navires?

M. Mahoney: Si c'est un navire dont la jauge est plus de 15 tonnes, il faut l'enregistrer et dans ce cas, il faut payer des frais d'enregistrement.

Le président: Un navire garde-t-il le même numéro d'immatriculation tout le temps?

M. Mahoney: Oui. Lorsqu'il y a changement de propriétaire, la personne qui achète le navire doit se rendre au bureau des douanes pour obtenir un nouveau certificat. Toutefois, ce dernier garde le même numéro d'immatriculation.

Le sénateur Riley: Quelle est la différence entre un navire et un bateau?

M. Mahoney: La différence entre un navire et un bateau n'a aucune importance pour ce qui est du système actuel et du système que nous sommes en voie d'instaurer. Le mot navire a été utilisé pour désigner toutes les catégories d'embarcation. La différence technique entre un navire et un bateau est la suivante: un bateau est une embarcation qui se trouve à bord d'un navire. Il peut s'agir d'une embarcation à rames. C'est une définition très générale.

Le sénateur Smith (Colchester): Si l'on voulait donner une réponse appropriée à cette question, il faudrait se pencher sur toute la nomenclature de la navigation.

M. Mahoney: Le fait est que c'est maintenant le mot «navire» que nous utilisons en général. Mais techniquement, un navire est un type particulier d'embarcation en état de naviguer.

Le président: Un navire peut transporter un bateau, tandis qu'un bateau ne peut transporter un navire.

Le sénateur Langlois: Monsieur Mahoney, vous avez dit un peu plus tôt qu'une personne qui vend son bateau doit se rendre au bureau local des douanes pour effectuer le changement de propriétaire. Ne peut-il le faire par la poste?

M. Mahoney: Non. En vertu du système actuel, il doit se rendre au bureau local des douanes pour le faire.

[Text]

Senator Langlois: Why?

Mr. Mahoney: I do not know how it could be done by mail. He has to sign the form. There is no machinery to enable it to be done by mail.

Senator Langlois: Having in mind a small boat with the owner living in Gaspé, would he have to go to Quebec to have the ownership of his small craft—which might be worth around \$200—transferred to his neighbour?

Mr. Mahoney: He does not have to do it now. Under the present licensing system he has to attend at the local customs house. In the manner we are considering having the identification numbers set up, he would not have to do this either, because he could do it by mail.

Senator Riley: A gentleman from the yachting association gave evidence this morning. I do not know whether you were here when he testified or not.

Mr. Mahoney: No, I was not.

Senator Riley: He spoke about the procedure encountered in dealing with a change of address. I asked a stupid question. I asked, "What is the difference between an automobile and a yacht?" They laughed. Well, if you move from your present address in one province to another, you have to change the registration of your automobile. Why not that of a boat?

Mr. Mahoney: If you look at one of the new sections, and it is in fact the section I was about to come to in this compendium, you will see, under the marginal "change of ownership," that where, in relation to a ship in respect of which an identification number has been issued, the ownership changes, the address or residence of the owner changes or the specifications of the ship change, then you have to notify, and the way it is set out here you have to notify the minister. In other words, there will be regulations telling you how you notify with respect to that change.

Senator Riley: This is what I wanted to have on record. They laughed at me this morning.

Mr. Mahoney: This is not something which exists now. One is supposed to go to the local customs house now, but very often that does not happen.

Senator Riley: You mean, then, that under the present Canada Shipping Act you do not have to notify the registrar of the change of ownership or give the dimensions of a ship?

Mr. Mahoney: Well, again, now we must remember that in one case we are talking about registered ships. In that case, of course, there is a title register. If there is any change in ownership, then, of course, that has to go on the title. So you must record that information. But when you are talking about vessels that are now licensed, you are supposed to go to the local customs house and get a new certificate. But, in fact, there is no way that that can really be policed at the moment.

[Traduction]

Le sénateur Langlois: Pourquoi?

M. Mahoney: J'ignore comment on pourrait procéder par courrier. Le propriétaire doit signer la formule. Il n'existe aucun mécanisme permettant d'effectuer ce transfert par courrier.

Le sénateur Langlois: Prenons par exemple le cas d'un pêcheur de Gaspé qui possède un petit bateau. Devra-t-il se rendre à Québec pour faire transférer au nom de son voisin le titre de propriété de sa petite embarcation qui peut valoir environ \$200?

M. Mahoney: Il n'est pas encore tenu de le faire. En vertu de l'actuel système de délivrance des permis, il doit se rendre au bureau des douanes régional. Grâce au numéro d'identification que nous voulons introduire, il n'aura pas non plus à se déplacer et pourra faire ses démarches par courrier.

Le sénateur Riley: Un membre de la Fédération de yachting est venu témoigner ce matin. J'ignore si vous étiez présent à ce moment-là.

M. Mahoney: Non, j'étais absent.

Le sénateur Riley: Il a exposé la procédure à suivre lors d'un changement d'adresse. J'ai posé une question stupide. J'ai demandé: «Quelle est la différence entre une voiture et un yacht?» Les sénateurs ont ri. Si vous déménagez d'une province à l'autre, il vous faut changer l'immatriculation de votre véhicule. Pourquoi ne serait-ce la même chose pour un bateau?

M. Mahoney: Si vous lisez l'un des nouveaux articles et c'est justement l'article dont j'allais traiter, vous verrez, sous la rubrique «changement de propriétaire» que, lorsqu'un bateau qui a reçu un numéro d'identification change de propriétaire ou que son propriétaire change d'adresse ou de résidence ou que les caractéristiques techniques du bateau sont modifiées, il faut alors en aviser le ministre en vertu de cet article. En d'autres termes, toute une réglementation vous donnera la procédure à suivre lors d'un changement d'adresse.

Le sénateur Riley: C'est ce que je voulais qu'on inscrive au compte rendu. Ils ont ri de moi ce matin.

M. Mahoney: Cette procédure n'existe pas actuellement. Le propriétaire est censé se rendre au bureau des douanes régional, mais ça ne se produit pas souvent.

Le sénateur Riley: C'est-à-dire qu'en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui est actuellement en vigueur, on n'est pas tenu d'aviser le conservateur d'un changement de propriétaire ou de la modification des dimensions d'un navire?

M. Mahoney: Il faut se souvenir qu'il s'agit ici d'un navire qui a été immatriculé. Dans ce cas, bien sûr, le titre a été enregistré. S'il y a un changement de propriétaire, il faut évidemment modifier le titre. Il faut inscrire ces renseignements. Dans le cas des navires qui ont été immatriculés, le propriétaire est censé se rendre au bureau de douanes régional et obtenir un certificat. En fait, il n'y a aucun moyen d'appliquer cette procédure à l'heure actuelle.

[Text]

Senator Riley: I started to call them boats. You started calling them ships. Now you are calling them vessels.

Mr. Mahoney: I only use the term "vessels" to distinguish from ships, because it is all embracing.

In any event, the way the present system works, or does not work, as the case may be, one is supposed to get a new certificate when the ownership is changed, but there is no requirement at all with respect to a change of address.

Senator Riley: Not a new number?

Mr. Mahoney: No, not a new number; you keep the same number. But under the system as we visualize it for identifying craft there would be a requirement that you notify someone in the event of a change of address or the transfer of ownership.

Senator Riley: That does not mean from one street to another; it means from one port to another.

Mr. Mahoney: Technically, it is the address of the owner and it should apply even to a street change, because, after all, the purpose of an identification system is to enable the persons who have an interest in knowing who is the owner of a ship to know where the owner resides.

So there will be that system, and the way it will operate in practice is through a simple form. This simple form would be designed in such a way that when one wishes to or is required to obtain an identification number, he simply picks up an application form at the local post office and sends it to the central records office in Ottawa and gets his number back.

Senator Riley: Does the Department of Transport accept the change of address form which the Post Office uses?

The Chairman: No.

Mr. Mahoney: You mean would they accept it as part of this system? I am not sure. It is a thought. We have not gone into that kind of detail in these provisions, of course. All we have done is to make provisions for regulations which can set up a system. It is a thought to use something like that.

Senator Riley: I mean, if you move and you have a small craft or even a 27-foot mechanically propelled boat, you would not have to file an affidavit, would you?

Mr. Mahoney: No. What I would visualize is a very simple form system similar to what one has with an automobile, which would have the transfer slip with it. For example, when you went to sell the boat to someone else you would simply fill out that transfer form and send that in. That would automatically record the new owner's name and address. It should be a very simple system. What we need are regulations passed under this kind of regulation which will enable that simple system to be set up.

Senator Riley: Would you envisage that those regulations would have to be passed by Parliament before they became law?

[Traduction]

Le sénateur Riley: Je les ai d'abord appelés des bateaux. Vous les appelez maintenant des vaisseaux.

M. Mahoney: Je n'utilise le terme «vaisseau» que pour les distinguer des navires parce que ce terme a une très grande portée.

Quel que soit le cas, en vertu du système actuel, on est sensé obtenir un nouveau certificat lorsqu'il y a un changement de propriétaire, mais il n'y a aucune exigence en ce qui a trait au changement d'adresse.

Le sénateur Riley: Il ne faut pas obtenir un nouveau numéro?

M. Mahoney: Non, on garde le même numéro. Il faudra aviser les autorisés d'un changement d'adresse ou d'un transfert de propriétaire aux termes du système dont nous préconisons l'adoption.

Le sénateur Riley: Pas pour changement d'une rue à l'autre, mais d'un port à l'autre.

M. Mahoney: Techniquement, il s'agit de l'adresse du propriétaire et cela devrait comprendre tout changement d'adresse parce qu'un système d'identification doit permettre aux personnes qui désirent connaître le propriétaire d'un navire d'obtenir son adresse.

Les modalités d'application de ce système seront très simples et tous les renseignements nécessaires seront enregistrés sur une seule formule. De cette façon, si quelqu'un doit obtenir un numéro d'identification, il n'aura qu'à prendre une formule de demande au bureau de poste local et à l'envoyer au bureau d'enregistrement central à Ottawa.

Le sénateur Riley: Le ministère des Transports compte-t-il adopter la formule de changement d'adresse en usage au ministère des Postes?

Le président: Non.

M. Mahoney: C'est-à-dire, est-ce que le ministère compte s'en servir? Je l'ignore. C'est une idée. Nous ne nous sommes pas encore penchés sur des détails de ce genre. Nous n'avons fait que proposer des règlements permettant d'appliquer un système d'identification. Votre proposition vaut la peine d'être étudiée.

Le sénateur Riley: Si vous possédez une petite embarcation ou même un bateau de 27 pieds à propulsion mécanique, vous n'aurez pas à déposer une demande, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Non. Je verrais un système de formules très simple, semblable au système en vigueur pour les automobiles, qui comprendrait un bondeur de transfert. Par exemple, lorsque vous voudriez vendre le bateau à quelqu'un, vous ne feriez que remplir bondeur de transfert et l'enverriez. Ainsi, le nom et l'adresse du nouveau propriétaire seraient automatiquement enregistrés. Ce devrait être un système très simple. Nous devons en fait adopter dans le cadre de cette loi un règlement qui permette la mise sur pied de ce système simple.

Le sénateur Riley: Croyez-vous que ce règlement devrait être adopté par le Parlement avant de devenir loi?

[Text]

Mr. Mahoney: No, they would not have to be passed by Parliament, but the provision of Bill C-41, which requires advance publication of those regulations—and if necessary even public hearings with respect to them—would apply.

Senator Riley: Senator Forsey says they must be passed by Parliament.

Senator Forsey: No, no.

Mr. Mahoney: I think that perhaps Senator Forsey is not familiar with section BI-13 of this bill, which is a very useful section. It is the section which requires the advance publication and allows for any inquiry to be held, or even for public hearings to be held, with respect to such regulations.

Senator Forsey: Mr. Chairman, may I remark that I don't take any responsibility for what Senator Riley says about what I may have said or not said. As a matter of fact, in my copy of the bill I had specifically marked BI-13, so I was aware of it.

The Chairman: Carry on.

Mr. Mahoney: May I ask if the explanation that I have given of the present system is what senators require?

Senator Smith (Colchester): It is very good and clear, thank you.

Senator Riley: It is very clear. You are very articulate.

Mr. Mahoney: What we propose to replace that with is simply a system whereby large vessels must be registered. Small craft must be registered—

Senator Riley: Voluntarily?

Mr. Mahoney: No; must be registered. And most of those small craft that will be registered under this are those small craft where the owners now have chosen the option of registration.

Senator Riley: Voluntarily.

Mr. Mahoney: Voluntarily. But many of them are vessels under 10 metres in length, which now fall into the small craft system.

Senator Riley: Once you register a small craft you must maintain the registration.

Mr. Mahoney: Yes. You are in the title system then, and many of those craft are of the size where the title system is of benefit to them. We have the power with respect to small craft to exempt them from the compulsory registration as a small craft by the use of the regulations with respect to the horsepower of detachable engines. The effect of that would be—

Senator Riley: You mean outboard motors?

Mr. Mahoney: Yes. The effect of that would be that as a practical matter the small craft that were required to be registered would be essentially those small craft that have inboard engines.

[Traduction]

M. Mahoney: Non, il n'a pas à être adopté par le Parlement mais la disposition du projet loi C-41 qui prévoit la publication anticipée de ce règlement—et même la tenue d'audiences publiques, s'il y a lieu—s'appliquerait.

Le sénateur Riley: Le sénateur Forsey dit qu'il devrait être adopté par le Parlement.

Le sénateur Forsey: Non, non.

M. Mahoney: Le sénateur Forsey ne connaît peut-être pas bien l'article BI-13 du présent projet de loi, qui est un article très utile. Cet article prévoit la publication anticipée du texte de tout règlement, et permet la tenue d'une enquête, et même d'audiences publiques concernant ces règlements.

Le sénateur Forsey: Monsieur le président, permettez-moi de souligner que je n'accepte aucune responsabilité pour ce que le sénateur Riley prétend que j'ai dit ou n'ai pas dit. En fait, dans ma copie du projet de loi j'avais précisément coché l'article BI-13, je le connaissais donc.

Le président: Poursuivons.

M. Mahoney: Permettez-moi de vous demander si l'explication du présent système que je vous ai présenté satisfait les sénateurs?

Le sénateur Smith (Colchester): C'est une explication très bonne et très claire, je vous en remercie.

Le sénateur Riley: C'est très claire. Vous définissez très bien les choses.

M. Mahoney: Nous proposons simplement de remplacer cela par un système selon lequel, les grands navires doivent être immatriculés. Les petites embarcations doivent être immatriculées . . .

Le sénateur Riley: Ce serait facultatif?

M. Mahoney: Non; elles doivent être immatriculées. Et la plupart des petites embarcations qui seront immatriculées en vertu de ce système sont celles dont les propriétaires ont actuellement choisi de les faire immatriculer.

Le sénateur Riley: Volontairement.

M. Mahoney: De leur propre gré, mais beaucoup de ces navires mesurent moins de dix mètres de longueur et relèvent actuellement du système des petites embarcations.

Le sénateur Riley: Lorsque vous avez immatriculé une petite embarcation, vous devez renouveler l'immatriculation.

M. Mahoney: Oui. Vous faites alors partie du système des titres et les dimensions de beaucoup de ces embarcations font que le système des titres est avantageux. Nous sommes habilités à exempter de l'immatriculation obligatoire certaines petites embarcations en invoquant le règlement portant sur les navires mus par des moteurs amovibles dont la puissance est inférieure à un certain nombre de chevaux. Cela voudrait dire que . . .

Le sénateur Riley: Vous voulez dire les moteurs hors-bord?

M. Mahoney: Oui. Cela voudrait dire qu'en pratique seules les petites embarcations dont les moteurs sont à l'intérieur de la coque devraient être immatriculées.

[Text]

Senator Riley: What about an inboard-outboard engine?

Mr. Mahoney: That would be classed as an inboard engine under the system. We have deliberately used the term "a detachable motor." If you have ever tried to detach one you would have found that it is like a portable television set—it is just barely portable. The engine itself is really an integral part of the vessel. Even an outboard unit, which is really quite minor in comparison with the whole engine, is theoretically detachable, but just barely. It is not really that much more detachable than is the propeller on an inboard engine craft.

Senator Riley: An inboard-outboard engine is detachable. Let us not get down to the point where you cannot detach an inboard-outboard engine, because you can.

Senator Smith (Colchester): I hope you would not be in any hurry.

Mr. Mahoney: In any event, what we would be trying to accomplish here is classify outboard engine craft in the identified system.

Senator Riley: You call them detachable engines, which is completely wrong.

Mr. Mahoney: Whatever one may call them.

Senator Riley: Because an inboard-outboard is detachable as well.

Mr. Mahoney: The propulsion unit is detachable, I expect, but the motor or the engine is not.

Senator Smith (Colchester): I suppose the axle teeth are detachable, but it would be quite a little task.

The Chairman: We will go on to BII-10, please.

Senator Langlois: In BII-10(1) we have a new requirement, the colour of the markings. I do not see the reason for this.

Mr. Mahoney: I am sorry, senator. Which one are you referring to?

Senator Langlois: BII-10(1)(a).

Mr. Mahoney: We have not actually come to that, yet.

Senator Langlois: I thought you had called it, sir.

The Chairman: We called it, but we got into the matter of the inboard and outboard situation and we got it settled in English and in French. We are dealing now with BII-10(1).

Mr. Mahoney: Before we go to that, sir, may I draw the committee's attention to the fact that in order to make this system work we have added a subsection (4) to BII-9, and that subsection (4) is contained, hopefully, in Group "C."

Senator McElman: Page 13.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Qu'en serait-il des embarcations à moteur intérieur et hors-bord?

M. Mahoney: Dans le cadre dudit système, elles seraient classées dans la catégorie des moteurs intérieurs. Nous avons délibérément utilisé l'expression «moteur détachable». Si vous avez déjà tenté d'en détacher un, vous vous êtes sûrement rendu compte que c'est un peu comme un téléviseur portatif, c'est-à-dire qu'il est à peine portable. Le moteur fait vraiment partie intégrante du navire. Même la partie hors-bord, qui est vraiment légère comparativement à tout moteur, est théoriquement détachable, mais tout juste. Elle n'est pas vraiment beaucoup plus détachable que ne l'est le propulseur d'une embarcation à moteur intérieur.

Le sénateur Riley: Une embarcation à moteur intérieur et hors-bord est détachable. N'en venons pas à discuter du fait qu'il peut être impossible de détacher un moteur intérieur et hors-bord, parce que cela est possible.

Le sénateur Smith (Colchester): Mieux vaut avoir tout votre temps.

M. Mahoney: Quoiqu'il en soit, nous tentons ici d'intégrer l'embarcation à moteur hors-bord dans le système en question.

Le sénateur Riley: Vous parlez de moteurs détachables, ce qui est entièrement faux.

M. Mahoney: Ou peu importe comment on peut les appeler.

Le sénateur Riley: Parce qu'un moteur intérieur et hors-bord est aussi détachable.

M. Mahoney: Le propulseur est peut-être détachable, mais le moteur ne l'est pas.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suppose que les engrenages d'entraînement sont aussi détachables, mais ce serait tout un travail.

Le président: Passons maintenant à l'article BII-10, je vous prie.

Le sénateur Langlois: Le paragraphe BII-10(1) comporte une nouvelle exigence, sur la couleur des marques. Je ne vois pas la raison d'être de cette exigence.

M. Mahoney: Je m'excuse, sénateur, mais de quel article s'agit-il?

Le sénateur Langlois: De l'alinéa BII-10(1)a).

M. Mahoney: Nous ne sommes pas encore rendus là, en fait.

Le sénateur Langlois: Je pensais que vous l'aviez mis en discussion, monsieur.

Le président: Oui, mais nous avons abordé la question de la situation à bord et hors-bord, et l'avons précisée en anglais et en français. Nous discutons maintenant du paragraphe BII-10(1).

M. Mahoney: Auparavant, monsieur, j'aimerais attirer l'attention du Comité sur le fait que pour faire fonctionner ce système, nous avons ajouté à l'article BII-9 le paragraphe (4), qui figure, nous l'espérons dans le groupe «C».

Le sénateur McElman: A la page 13.

[Text]

Mr. Mahoney: Yes. Thank you. In Group "C" on page 13. That would be to add strength to this identification system, and to make it clear that there is small craft registration, which implies title, and vessel identification for those ships which are exempt from registration, which does not imply any protection of title, but is similar to the licensing system which now exists, with some further protection in the sense that there would be the requirement to notify in the case of ownership changes, changes of address, and specifications of the ship; that is, changes in the engine, or that sort of thing. That is the purpose of that amendment.

The Chairman: For the third and last time, we are going to deal with BII-10(1). Now, this is it.

Senator McElman: But we have an amendment to pass before we can leave the section we are on.

Mr. Mahoney: I have to raise the question as to whether you would like to deal with these amendments as a group, or individually.

Senator Riley: I think we should deal with them individually.

Senator Smith (Colchester): I am not so sure.

Mr. Mahoney: The implication of that is that you are approving the whole system.

Senator Smith (Colchester): I want to understand the system, with respect, Mr. Chairman, before I agree to any part of it.

The Chairman: Well, we will continue on with it, then.

Mr. Mahoney: I suggest that it would be wise to deal with them as a group, but I should draw your attention to them as we go along.

Senator Langlois: Agreed.

Mr. Mahoney: The next section is BII-10, and this section, subsection (1) of it, is unchanged. Senator Langlois raised the point about size, colour and location of markings on Canadian ships.

Senator Langlois: I do not understand this. This is a new prescription: the colour of the markings. That depends on the colour of the hull itself. If the hull is black, you can have your markings black, but you will not see them.

Mr. Mahoney: But it has to be conspicuous, and this is actually taken from the way it is now set out in the Small Vessel Regulations, if I recall, where if you have a dark hull you have to have a light-coloured marking, and vice versa. That is the only purpose for it, and that is the way the regulations will be set up.

Senator Langlois: That is something new now.

Mr. Mahoney: Yes. it is a sensible arrangement, really.

Senator Riley: Section BII-10(2) says:

(2) The Governor in Council may make regulations (a) prescribing the form and manner in which applications for identification numbers are to be made; and . . .

[Traduction]

M. Mahoney: Oui. Merci. Dans le groupe «C», à la page 13. On veut ainsi renforcer ce système d'identification. On veut établir clairement que les petites embarcations doivent être immatriculées, ce qui sous-entend un titre de propriété, et que les navires exempts d'immatriculation doivent porter un numéro matricule sans titre de propriété garanti; un peu comme dans le système des permis actuels, avec une protection supplémentaire en ce sens qu'on exigerait, en cas de changements de propriétaire, qu'il y ait notification du changement d'adresse et des particularités du navire, c'est-à-dire changement de moteur, ou autre chose du genre. Voilà le but de cette modification.

Le président: Pour la troisième et dernière fois, nous allons discuter maintenant du paragraphe BII-10(1). Commençons.

Le sénateur McElman: Mais nous avons une modification à adopter avant de laisser l'article que nous examinons.

M. Mahoney: Je dois soulever la question de savoir si vous préférez traiter ces modifications par groupe ou séparément.

Le sénateur Riley: Je pense qu'on devrait procéder article par article.

Le sénateur Smith (Colchester): Je n'en suis pas sûr.

M. Mahoney: Cela voudrait dire que vous approuvez tout le système.

Le sénateur Smith (Colchester): Sauf votre respect, monsieur le président, je veux comprendre le système avant d'en approuver quelque partie que ce soit.

Le président: Dans ce cas, nous continuerons là-dessus.

M. Mahoney: A mon avis, il serait sage de les traiter en groupe, mais j'aimerais attirer votre attention sur ces articles au fur et à mesure que nous avançons.

Le sénateur Langlois: D'accord.

M. Mahoney: Passons maintenant à l'article BII-10, dont le paragraphe (1) demeure inchangé. Le sénateur Langlois a parlé de la taille, de la couleur et de l'emplacement des marques figurant sur les navires canadiens.

Le sénateur Langlois: Je ne comprends pas cette nouvelle prescription de la couleur des marques. Tout dépend de la couleur de la coque elle-même. Si elle est noire, on pourrait avoir des marques noires, mais on ne les verrait pas.

M. Mahoney: Or les marques doivent être bien visibles, et ce d'après le Règlement sur les petites embarcations, si je ne m'abuse, qui stipule que dans le cas d'une coque foncée, on doit avoir une marque claire, et vice versa. C'est le seul but visé, et c'est ainsi que le règlement sera établi.

Le sénateur Langlois: C'est quelque chose de nouveau.

M. Mahoney: Oui. C'est vraiment un arrangement judiciaire.

Le sénateur Riley: Le paragraphe BII-10(2) dit ceci:

(2) Le gouverneur en conseil peut établir des règlements a) prescrivant la forme des demandes de numéros matri-

[Text]

That is the answer to your question, is it not, regarding colour and everything else?

Mr. Mahoney: Subsection (2) is really to apply the same sort of thing with respect to the identified classes. That completes the system for them. It complements the change or the addition that was made in subsection (4) of BII-9. In other words, it allows the regulations to be passed that would say how changes of ownership and that sort of thing are to be accomplished.

The Chairman: Regarding the size, colour and location, does that have to be approved by the minister or the department?

Mr. Mahoney: No, in BII-10(1) the size, colour and location of markings will be set out in regulations and would be followed automatically. It does not have to be proven individually.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, may I ask a question with regard to BII-10(2)(c) prescribing the fees to be paid for identification numbers issued by the minister and so on. Did I understand Mr. Mahoney, when he was describing the present system, to say that these identification numbers are now issued without charge?

Mr. Mahoney: Yes, the licence number, as it is now called, is issued without charge.

Senator Smith (Colchester): Is it the same type of number?

Mr. Mahoney: Yes, it is, sir. This, I may say, is not something that has just been added. You will find it in the present bill. It is not something that came up in the last few days, but it is new.

Senator Smith (Colchester): Have you any idea as to what that fee should be?

Mr. Mahoney: My suggestion would be that it should be something that would cover the administrative cost of it. I would also draw to your attention that this is a matter in which the regulation must be published in advance if it is felt that the fees are too high or are not set for the proper reasons. The matter is not closed by this legislation. The intent is that it should cover the administration costs.

Senator Smith (Colchester): Has any estimate been made of what that is likely to be per unit?

Mr. Mahoney: No, I do not think it would be fair to say that kind of estimate has been given. There has been some research done by the registry people that takes some of these things into account. It would be fair to say that that research is not complete.

One of the factors that would affect it is the number of craft that have to be identified. It is not really possible to say what that number will be, until it is determined whether the regulations that put outboard engine craft into that category include all outboard engines, for example. That would determine to some extent the volume of craft to be identified.

[Traduction]

cules et la manière dont elles doivent être présentées; et...

Cela répond à votre question concernant la couleur, etc.?

M. Mahoney: Le paragraphe 2 tend en réalité à faire appliquer le même genre de choses aux classes qui sont immatriculées. Cela complète le système et s'ajoute au changement ou à l'additif apporté au paragraphe BII-9 (4). Autrement dit, cela permet d'adopter un règlement précisant comment opérer pour les changements de propriétaire, etc.

Le président: La taille, la couleur et l'emplacement doivent-ils être approuvés par le ministre ou le ministère?

M. Mahoney: Aux termes de l'article BII-10(1), la taille, la couleur et l'emplacement des marques seront déterminés par règlement et appliqués automatiquement. Cette question ne doit pas être approuvée séparément.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, j'aimerais poser une question sur l'alinéa BII-10(2)c), qui prescrit les droits à verser pour l'obtention de numéros matricules attribués par le ministre, etc. En décrivant le système actuel, M. Mahoney a-t-il bien dit que ces numéros matricules sont maintenant attribués gratuitement?

M. Mahoney: Oui, le numéro matricule est maintenant attribué gratuitement.

Le sénateur Smith (Colchester): Est-ce le même type de numéro?

M. Mahoney: Oui, monsieur. Ce n'est pas quelque chose qu'on vient d'ajouter. Vous le verrez dans le présent projet de loi. Ce n'est pas un point qui a été soulevé ces jours-ci, mais c'est nouveau.

Le sénateur Smith (Colchester): A votre avis, quel devrait être ce droit?

M. Mahoney: Je crois que ce droit devrait à tout le moins permettre de couvrir les frais d'administration. J'aimerais aussi signaler que le règlement doit être publié à l'avance si l'on juge que les frais sont trop élevés ou qu'ils ne sont pas établis pour les bons motifs. La question n'est pas close avec ce projet de loi. On veut que ce droit couvre les frais d'administration.

Le sénateur Smith (Colchester): A-t-on évalué le coût probable par unité?

M. Mahoney: Non, je ne pense pas qu'il serait juste de dire qu'on a fourni ce genre d'évaluation. Le personnel de l'enregistrement a fait des recherches qui tiennent compte de ces facteurs. Mais il faut dire que cette recherche n'est pas terminée.

Le nombre d'embarcations à identifier serait un des facteurs pertinents. Il n'est pas vraiment possible de le fixer avant de savoir si les règlements classifiant les embarcations à moteur hors bord dans cette catégorie comprennent tous les moteurs hors bord, par exemple. Cela permettrait de déterminer dans une certaine mesure le nombre d'embarcations à identifier.

[Text]

Senator Riley: You mentioned in your earlier testimony that National Revenue did not want to carry on with the registration of vessels. Was that because of cost?

Mr. Mahoney: A large part of the reason was that many of the customs offices were no longer viable as customs offices, but were being maintained in existence simply because they were at ports of registry.

Senator Riley: I do not want to confront you, but we are talking about administrative costs. Did National Revenue bill Transport for the cost of registering or maintaining the registry staff?

Mr. Mahoney: No, sir.

Senator Riley: Why are you talking about administrative costs now?

Mr. Mahoney: In the past, Transport also had administrative costs with respect to that because it was in Transport that those licences were brought together. That was the only place where there was any kind of central record of them.

Senator Langlois: Do you mean to say that these many years allotted to Transport to take care of this service are not charged to the Department of Transport?

Mr. Mahoney: The costs incurred by customs?

Senator Langlois: The many years.

Mr. Mahoney: No, they are not.

Senator Riley: Tell me where in Canada administrative costs were involved in the registration of vessels.

Mr. Mahoney: There have been, and are, some administrative costs in the present registry and licensing system. Let us take a small customs house where some small craft licensing is done.

Senator Riley: By Revenue?

Mr. Mahoney: By Revenue, yes.

Senator Riley: They do not charge you for that.

Mr. Mahoney: No, but they have a cost. You asked what their administrative costs were. Those costs are not being collected at the present time.

Senator Riley: That is what I wanted to know.

Mr. Mahoney: There are additional costs in Transport where those records are collected centrally. Those are not being collected.

Senator Riley: Not collected from whom or by whom?

Mr. Mahoney: They are not being collected because no fee is charged for a licence.

Senator Riley: Why do you talk about administrative costs?

Mr. Mahoney: When I use the term "administrative costs" I mean the time of the now customs officer and the person in Transport, who has to deal with those pieces of paper, who has to produce those pieces of paper, those sorts of costs.

[Traduction]

Le sénateur Riley: Dans votre témoignage vous aviez dit que le revenu national refusait désormais de s'occuper de l'immatriculation des navires. Est-ce pour une question de coût?

M. Mahoney: C'est en grande partie parce qu'un grand nombre de bureaux de douanes n'étaient plus rentables continuaient simplement à exister parce qu'ils se trouvaient à des ports d'immatriculation.

Le sénateur Riley: Excusez-moi, mais nous parlons de frais administratifs. Le revenu national faisait-il payer aux Transports le coût de l'immatriculation ou les dépenses afférentes au personnel d'immatriculation?

M. Mahoney: Non, monsieur.

Le sénateur Riley: Pourquoi parlez-vous maintenant des frais administratifs?

M. Mahoney: Autrefois, les Transports avaient aussi des frais administratifs dans ce domaine parce que ces permis étaient rassemblés aux Transports. C'était seulement là qu'il y avait une sorte de fichier centralisé.

Le sénateur Langlois: Voulez-vous dire que les années-hommes allouées aux Transports pour se charger de ce service ne sont pas mis au compte de ce ministère?

M. Mahoney: Les frais encourus par les douanes?

Le sénateur Langlois: Les années-hommes.

M. Mahoney: Non.

Le sénateur Riley: Pourriez-vous me dire où au Canada les frais administratifs sont intervenus dans l'immatriculation des navires?

M. Mahoney: Il y a eu et il y a encore certains frais administratifs dans le système actuel d'immatriculation et de permis. Prenons par exemple le cas d'un petit bureau de douanes qui délivre aussi des permis pour de petites embarcations.

Le sénateur Riley: Vous voulez parler du Revenu?

M. Mahoney: Oui.

Le sénateur Riley: Mais le public ne paie pas de frais n'est-ce pas?

M. Mahoney: Non, mais il y a des frais. Vous avez demandé quels étaient les frais administratifs, ils ne sont pas actuellement touchés.

Le sénateur Riley: C'est ce que je voulais savoir.

M. Mahoney: Il y a d'autres frais aux Transports, où ces dossiers sont centralisés. Ceux-ci ne sont pas prélevés.

Le sénateur Riley: Auprès de qui ou par quoi?

M. Mahoney: Ils ne sont pas prélevés parce qu'il n'y a pas de frais pour des permis.

Le sénateur Riley: Pourquoi parlez-vous de frais administratifs?

M. Mahoney: Lorsque j'utilise cette expression, je veux parler des agents de douanes et des fonctionnaires des Transports, qui doivent s'occuper de ces papiers, il s'agit de ce genre de frais?

[Text]

Senator Riley: The fellow who gets his boat registered is not charged a fee?

Mr. Mahoney: No, he is not charged a fee. For licensing he is not charged a fee.

Senator Riley: He is not charged a fee for anything except the filing.

Mr. Mahoney: He is charged a fee for registration; he pays a registration fee.

Senator Riley: Which goes to Transport.

Mr. Mahoney: No. I do not deliberately intend to be confusing, but the registration is now carried on by the local customs officer.

Senator Riley: And the revenue fee goes to Revenue?

Mr. Mahoney: Yes, it goes to Revenue. Transport is also involved in that registration system. There is a branch of the Department of Transport in Ottawa which is concerned with that. I stand to be corrected, but I do not think any of the fees collected by National Revenue are shared with Transport. Let me put it that way.

Senator Smith (Colchester): It all goes in the same pot.

Mr. Mahoney: Yes, it all goes in the same pot.

Senator Riley: This is what bothers me. Suppose I wanted to register a 40-foot tugboat around Baffin Island somewhere. I don't call Transport; I call Revenue.

Mr. Mahoney: Yes, you go to the nearest customs house, which is a port of registry, if it is a port of registry. Not all customs houses are, but many of them are.

Senator Riley: The Americans were bringing in a tugboat to Canada and I called Mr. Sim, who used to be Deputy Minister of Revenue, who asked "Where is it going?" I said, "It is going up to Baffin Island." He said, "We haven't got a customs officer there."

Mr. Mahoney: It need not necessarily be registered at Baffin Island.

Senator Forsey: It would be the nearest port of registry, would it not, wherever that is?

Mr. Mahoney: Yes.

Senator Riley: Newfoundland.

Mr. Mahoney: Just because the tug was going to Baffin Island would not necessarily mean it would be registered there. It could be registered anywhere, Halifax or anywhere.

Senator Riley: Mr. Sim, who was the ultimate authority in Revenue, said it need not be registered.

Mr. Mahoney: Just to go on with this, section BII-11 is the same as it is now. It is only included to illustrate the whole system, along with the exceptions. It is the same until you get right down to subsection (5). There we have added a subsection simply because there was no fine with respect to the

[Traduction]

Le sénateur Riley: Ceux qui doivent faire enregistrer leur navire, n'ont pas de frais à payer?

M. Mahoney: Non, pas pour les permis.

Le sénateur Riley: Il n'y a aucun frais, à l'exception des frais de dossiers.

M. Mahoney: Il y a des frais d'immatriculation à payer.

Le sénateur Riley: Au bénéfice des Transports.

M. Mahoney: Non, je ne tiens pas à vous embrouiller délibérément mais les agents de douanes sur place effectuent actuellement les immatriculations.

Le sénateur Riley: Et le produit de ces frais va au ministère du Revenu?

M. Mahoney: Oui, les Transports participent aussi à ce système d'immatriculation, à Ottawa une section du ministère des Transports s'en occupe. Je peux me tromper, mais je ne pense pas que le ministère du Revenu partage avec les Transports aucun des frais qu'il prélève. C'est ainsi que je vois les choses.

Le sénateur Smith (Colchester): Tout va au même endroit.

M. Mahoney: En effet.

Le sénateur Riley: C'est ce qui me gêne. Supposez que je veuille immatriculer un remorqueur de 40 pieds du côté de la Terre de Baffin. Je m'adresse au ministère du Revenu et non aux Transports.

M. Mahoney: Oui, vous vous adressez au bureau de douane, le plus proche, qui est un port d'enregistrement dans certains cas, pas toujours, mais un grand nombre de bureaux de douanes sont aussi des ports d'enregistrement.

Le sénateur Riley: Les Américains voulaient faire entrer un remorqueur au Canada et j'ai appelé M. Sim, sous-ministre au Revenu; celui-ci m'a demandé où se rendait le remorqueur et je lui ai dit qu'il allait à la Terre de Baffin, sur quoi il m'a répondu qu'il n'y avait pas là d'agents de douanes.

M. Mahoney: Il n'est pas nécessaire de le faire immatriculer à la Terre de Baffin.

Le sénateur Forsey: Ce serait le port d'enregistrement le plus proche n'est-ce-pas?

M. Mahoney: Oui.

Le sénateur Riley: Terre-Neuve.

M. Mahoney: Ce n'est pas parce que le remorqueur se rend à la Terre de Baffin qu'il doit y être immatriculé. Il peut l'être ailleurs, à Halifax par exemple.

Le sénateur Riley: Selon M. Sim, qui était la personne la plus compétente au ministère du Revenu, il n'était pas nécessaire de le faire immatriculer.

M. Mahoney: Si vous me permettez de poursuivre, l'article B-II-11 reste inchangé. Il a été inclut pour donner une idée de l'ensemble en même temps que les exceptions. Il reste le même jusqu'au paragraphe (5). Ce dernier a été ajouté simplement parce qu'aucune amende n'avait été prévue pour défaut de ce

[Text]

failure to comply with the identification system requirements. That particular amendment you will find in Group "C", at page 15. Again, it is similar to the same provision which relates to registered small craft.

From here on we get into the provisions which are more strictly related to registry. The purpose of including these other provisions was, as I said earlier, because the identification system did require to be beefed up a bit in order to make this whole system clear. So we included all that, as well as the changes in registry.

Senator Riley: How do you "beef up" numbers? They are simply registered by number.

Mr. Mahoney: No; what I am getting at is that with regard to identification the provisions were a trifle vague. There were not specific provisions allowing certain regulations to be passed. We felt those should be added at this time in order to make the system work properly.

On the registry system itself, then, the next heading, BII-21, remains the same. It is simply the appointment of the registrar and the method by which deputy registrars are appointed.

Senator Riley: Now we are getting down to the meat of it.

Mr. Mahoney: Well, we are getting down to the actual appointment of the registrars.

Senator Riley: The whole point in this whole bill is how many deputy registrars you are going to have. Name the ports.

Mr. Mahoney: I do not think I am able to do that, sir, although I may be able to supply a little information on it.

Senator Riley: You are dog dancing again, then. Is St. John's, Newfoundland, one? Halifax, Saint John, New Brunswick?

Mr. Mahoney: Yes, but if I may express what has taken place here, the Bar Association report—

Senator Riley: They made a suggestion to you.

Mr. Mahoney: . . . said there should be 15—

Senator Riley: They made a recommendation.

Mr. Mahoney: Yes, that there should be 15—

Senator Riley: And, in their infinite wisdom, they said that they are only making suggestions to the committee; no recommendations, only suggestions.

Mr. Mahoney: From the research which has been carried out in the department, our feeling is that very likely there is a minimum number and a maximum number that one might have to have. The minimum number, I think, would be a dozen; the maximum might be as high as 20, 21 or 22.

Senator Riley: That is what I was getting at—where are these ports of registration? Will we have one at the head of the lakes?

The Chairman: It is getting to our hour of adjournment and Mr. Langlois wishes to speak.

[Traduction]

conformer aux exigences du système d'identification. Vous trouverez cette modification dans le groupe «C» à la page 15. Je le répète, elle s'apparente à la disposition visant les petites embarcations immatriculées.

Nous passons maintenant aux dispositions qui concernent plus particulièrement le bureau d'enregistrement. Comme je l'ai dit déjà, elles ont été incluses parce que le système d'identification avait besoin d'être renforcé quelque peu pour être plus précis. Nous avons donc tout inclu, y compris les changements apportés en matière d'enregistrement.

Le sénateur Riley: Comment faites-vous pour «renforcer» des numéros? L'enregistrement se fait tout simplement dans l'ordre numérique?

M. Mahoney: Non, ce que j'essaie de dire c'est que les dispositions concernant l'identification des navires étaient un peu vagues. Aucune d'elles n'était assez précise pour permettre l'adoption de règlements. Nous avons estimé qu'il fallait ajouter là quelque chose pour que le système fonctionne bien.

Pour ce qui est du système d'enregistrement lui-même, la prochaine rubrique, B-II-21, reste la même. Il ne fait que préciser les conditions de nomination du conservateur et des sous-conservateurs.

Le sénateur Riley: Nous en venons à l'essentiel de la question.

M. Mahoney: Nous arrivons maintenant à la nomination des conservateurs.

Le sénateur Riley: Il s'agit de savoir combien de sous-conservateurs seront prévus dans ce bill. Nommez les ports.

M. Mahoney: Je ne crois pas pouvoir le faire, monsieur; cependant je peux vous donner quelques renseignements là-dessus.

Le sénateur Riley: En somme, nous patageons encore une fois. Le port de St-John's Terre-Neuve, est-il du nombre? Et ceux de Halifax et St-John au Nouveau-Brunswick?

M. Mahoney: Oui, mais si vous me permettez d'expliquer ce qui s'est passé, le rapport de l'Association du Barreau . . .

Le sénateur Riley: Il a fait une proposition.

M. Mahoney: Dit qu'il devrait y avoir 15 . . .

Le sénateur Riley: Ils ont fait une recommandation.

M. Mahoney: Qu'il devrait y avoir 15 . . .

Le sénateur Riley: Et dans leur grande sagesse, ils ont déclaré qu'ils ne faisaient que des propositions au Comité; pas de recommandations, seulement des propositions.

M. Mahoney: En se fondant sur les recherches qu'il a faites, le ministère estime qu'il sera peut-être nécessaire de fixer un minimum et un maximum. Le nombre minimal serait, je crois, d'une douzaine; le nombre maximal pourrait atteindre 20, 21 ou 22.

Le sénateur Riley: C'est ce que je veux savoir: quels sont ces ports d'enregistrement? Y en aura-t-il un à la tête des Grands lacs?

Le président: Nous devons bientôt lever la séance et monsieur Langlois désire parler.

[Text]

Senator Riley: If you shut me off, Mr. Chairman, that is fine.

The Chairman: You will have an opportunity tomorrow morning at 10.00 o'clock.

Mr. Langlois: Mr. Mahoney, with respect to section BII-21, did not propose any amendments and I think that in order to adopt the system that has been suggested by the CBA of resorting back to a port of registry system such as exists today—I pointed out in my testimony in August that subsequent to that section BII-21 should be changed in order to reflect the decentralization, which is not apparent from the present wording of section BII-21(2).

Section BII-21 reads:

(1) The Governor in Council may appoint an officer of the Department of Transport to be the Registrar.

(2) Such deputy registrars and other officers and employees as are necessary for the proper conduct of the office of the Registrar shall be appointed in the manner authorized by law.

As I indicated last time, the concept of the office of the registrar was identified in section BII-24 as being a central office.

As can be seen from item 49 of Part I of the CBA report, my suggestion is that that section should properly be worded as follows:

(2) Notwithstanding paragraph (1), a Deputy-Registrar in a port of registry shall have such duties and powers of the registrar as are necessary for the receipt and recording of any document required or authorized to be filed in respect of a ship pursuant to this Book.

There is no way of getting around the problem. We are either going to have a centralized or a decentralized system. As I indicated earlier, where a registry system does exist, the law of the country involved does state clearly that there shall be a port of registry and that there shall be such officers appointed to be responsible for ports of registry and for the receipt and recording of documents in those ports.

With all due respect to Mr. Mahoney, his proposed amendments under the title of "Registry," from BII-21 on, fail to come to grips with this point. The same is true with respect to section BII-23. He forgets to deal with another important point in the same regard. Also, section BII-25 should clearly establish the fact that these ports of registry exist.

In referring to section BII-21, I should have referred the committee to item 48 of Part I, where I had made the following suggestion:

(3) The Chief Officer of customs at any port in Canada approved for the registry of ships shall be a Deputy-Registrar unless a Deputy-Registrar has been appointed pursuant to paragraph (2).

And paragraph (2) of section BII-21 would read:

(2) There shall be appointed in the manner authorized by law such deputy registrars and other officers and employees as are necessary for the proper conduct of the

[Traduction]

Le sénateur Riley: Si vous voulez m'enlever le droit de parole, monsieur le président, allez-y.

Le président: Vous aurez l'occasion de parler demain matin à 10 heures.

M. Langlois: M. Mahoney n'a proposé aucune modification à l'égard de l'article BII-21, et je crois que pour adopter le système proposé par l'A.B.C., c'est-à-dire celui des ports d'immatriculation tels qu'ils existent aujourd'hui, il faudrait alors, comme je l'ai signalé dans mon témoignage du mois d'août, modifier l'article BII-21 de façon à tenir compte de la décentralisation que ne fait pas apparaître le libellé actuel du paragraphe BII-21(2).

L'article BII-21 dit ceci:

(1) Le gouverneur en conseil peut nommer un fonctionnaire du ministère des Transports au poste de conservateur.

(2) Les sous-conservateurs et autres fonctionnaires et employés nécessaires au bon fonctionnement du bureau d'enregistrement doivent être nommés de la façon qu'autorise la loi.

Comme je l'ai indiqué la dernière fois, le bureau du conservateur a été décrit à l'article BII-24 comme étant un bureau central.

Comme vous pouvez le voir au n° 49 de la partie I du rapport de l'A.B.C., je propose que l'article soit libellé comme il suit:

"(3) Nonobstant le paragraphe (2), les sous-conservateurs d'un port d'immatriculation exercent les fonctions et possèdent les pouvoirs du Conservateur nécessaires pour recevoir et enregistrer tout document dont le présent Livre autorise ou requiert le dépôt en regard d'un navire"

Il est impossible de tourner le problème. Il faut que le système soit centralisé ou décentralisé. Comme je l'ai déjà signalé, lorsqu'un système d'immatriculation existe, la loi du pays intéressé stipule clairement qu'il y aura un port d'immatriculation et que des fonctionnaires seront nommés et chargés de recevoir et d'enregistrer les documents dans ces ports.

Sauf le respect que je dois à M. Mahoney, ses projets de modification à la rubrique «Bureau d'enregistrement», article BII-21 et suivants, ne règlent pas la question. Il en est de même pour l'article BII-23. Il a omis aussi un autre aspect important. Par ailleurs l'article BII-25 devrait stipuler clairement que ces ports d'immatriculation existent bien.

En parlant de l'article BII-21, j'aurais aimé que le Comité se reporte au numéro 48 de la partie I où j'avais fait la proposition suivante:

(3) Le préposé en chef des douanes de tout port approuvé par règlement pour l'immatriculation des navires, est un sous-conservateur à moins qu'un sous-conservateur n'ait été désigné en vertu du paragraphe (2).

Et le paragraphe (2) de l'article BII-21 serait aussi libellé:

(2) On désignera de la façon qu'autorise la loi les sous-conservateurs et autres fonctionnaires et employés nécessaires au bon fonctionnement du bureau du Conser-

[Text]

office of the Registrar and of the registry offices in the ports approved by Regulation for the registry of ships.

The Canada Shipping Act, which contains a registry system which everyone says works, contains similar provisions. By order in council or, if you wish, under the present system, under regulation, the executive states exactly what shall be the port of registry, and then these ports of registry are staffed by officers specifically provided for in the act. There is nothing in the amendments proposed by Mr. Mahoney to give any effect to that type of system.

Mr. Mahoney: If I might say so, Mr. Chairman, I would appreciate it if Mr. Langlois would let me say what is being proposed before he begins to attack it. It is only fair that the committee should see the system as a whole that we are proposing. I do not think it is fair of Mr. Langlois to allow me to get into the very first section and then begin to attack the whole thing. We have tried to be fair in meeting the objections which have been put forward. All we are asking for is equal treatment.

Senator Riley: But you are generalizing on the registry procedure. You will not name the ports of registry. Why?

Mr. Mahoney: It is not necessary to name the ports of registry in the legislation.

Senator Riley: Yes, it is.

Mr. Mahoney: With respect, senator, it would be a mistake to do so, because this is a flexible matter. It may well be that a port which has sufficient volume to warrant being a port of registry today might not have sufficient volume tomorrow, or vice versa. It makes much more sense to be able to establish the ports of registry by a flexible system.

Senator Smith (Colchester): Mr. Chairman, may I respectfully but vigorously take issue with Mr. Mahoney on this point. I think what some of us are afraid of, is that, unless the ports of registry are named in the legislation, it will be entirely too flexible and will be changed at the desire, at the whim of someone in Ottawa. If Mr. Mahoney feels that a sufficient degree of flexibility is introduced by regulation to satisfy the fears of those of us concerned with this port of registry business, then, I am afraid he is off on the wrong tack. We are not after flexibility in the sense he speaks of, but we want to be sure that certain things happen.

Senator Riley: And if the section which names the ports of registry can be amended to include other ports of registry, or delete some of them.

The Chairman: On that note we will adjourn.

Senator Smith (Colchester): A pleasant note, Mr. Chairman.

[Traduction]

vateur et de tout bureau de sous-conservateur situé dans un port approuvé par règlement pour l'immatriculation des navires.

La loi sur la marine marchande du Canada, qui prévoit l'établissement d'un système d'enregistrement, lequel, de l'avis de tous, fonctionne bien, contient des dispositions identiques. Par décret du conseil ou, si vous préférez, en vertu du système actuel, par règlement, l'exécutif établit exactement quels seront les ports d'enregistrement, après quoi ceux-ci sont dotés d'agents prévus spécifiquement dans la loi. Rien dans les amendements proposés par M. Mahoney ne prévoit l'existence d'un tel système.

M. Mahoney: Si je puis m'exprimer ainsi, monsieur le président, je serais reconnaissant à M. Langlois de bien vouloir attendre que j'aie expliqué ce qui est proposé avant qu'il n'attaque la proposition. Il serait normal que le Comité ait une vue d'ensemble du système que nous proposons. Je ne crois pas qu'il soit correct de la part de M. Langlois de s'en prendre à l'ensemble de ma proposition alors que j'en ai tout au plus présenté la première partie. Nous nous sommes efforcés d'être réceptifs lorsque des objections ont été soulevées. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on nous traite de la même façon.

Le sénateur Riley: Mais vous généralisez à propos de la procédure d'enregistrement. Vous ne désignez pas les ports d'enregistrement. Pourquoi?

M. Mahoney: Il n'est pas nécessaire de désigner les ports d'enregistrement dans la loi.

Le sénateur Riley: Oui c'est nécessaire.

M. Mahoney: Sans vouloir vous offenser, sénateur, nous commettrions une erreur en le faisant, car il s'agit là d'une question flexible. Il pourrait fort bien arriver qu'un port dont le volume est actuellement suffisant pour justifier qu'on en fasse un port d'enregistrement ait plus tard un volume insuffisant, ou vice versa. Il est beaucoup plus logique de prévoir un système flexible pour la désignation des ports d'enregistrement.

Le sénateur Smith (Colchester): Monsieur le président, permettez-moi, sans vouloir offenser qui que ce soit, de m'opposer vigoureusement au point de vue de M. Mahoney sur cette question. Je crois que ce que certains d'entre nous craignent c'est que, si les ports d'enregistrement ne sont pas précisés dans la loi, ils soient désignés de façon trop flexible et que ce choix soit modifié au gré ou à la fantaisie de quelqu'un à Ottawa. Si M. Mahoney croit que le degré de flexibilité prévu par règlement suffira à apaiser nos craintes, je crois alors qu'il se fourvoie. Nous ne souhaitons pas la flexibilité au sens où l'entend M. Mahoney, mais nous voulons plutôt être certains que les choses se dérouleront comme nous le souhaitons.

Le sénateur Riley: Et si l'article où les ports d'enregistrement sont désignés peut être amendé de façon à pouvoir ajouter ou retrancher sur la liste certains ports?

Le président: Sur cette remarque, nous allons suspendre nos travaux.

Le sénateur Smith (Colchester): Sur une remarque agréable, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: We will adjourn until tomorrow morning at 10 o'clock and then adjourn at 12:30. After lunch we will commence at 2 p.m.

The committee adjourned.

[Traduction]

Le président: Nous suspendons nos travaux jusqu'à notre réunion de demain matin à 10 heures, laquelle se terminera à 12 h 30. Après le déjeuner, nous nous réunirons de nouveau à 14 heures.

Le comité suspend ses travaux.

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. F. O. Gerity, Q.C. Member Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association;

Mr. Arthur J. Stone, Q.C. Chairman, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association;

Mr. J. J. Mahoney, Q.C. Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code);

Mr. Raynold Langlois, Counsel for the St. Lawrence Ship-owners' Association Inc.; and the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England;

Mr. Gerald P. Barry, Counsel for the Dominion Marine Association;

Mr. Peter King, President, The Ottawa Rowing Club;

Mr. C. T. Wood, Acting Vice-President, (Recreation), Canadian Yachting Association.

M. F. O. Gerity, c.r., membre du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien;

M. Arthur J. Stone, c.r., président du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien;

M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime);

M. Raynold Langlois, avocat-conseil au nom de: l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc.; et la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England;

M. Gerald P. Barry, avocat-conseil de la Dominion Marine Association;

M. Peter King, président du Club d'aviron d'Ottawa;

M. C. T. Wood, vice-président intérimaire, Fédération canadienne de Yachting (Division de plaisance).

CAI
4014
T 23



Second Session
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable J. CAMPBELL HAIG

Président:
L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Thursday, October 6, 1977

Le jeudi 6 octobre 1977

Issue No. 11

Fascicule n° 11

**Ninth and Final proceedings on
Bill C-41 intituled:**

“An Act to provide a maritime code for Canada
and to amend the Canada Shipping Act and
other Acts in consequence thereof”.

**Neuvième et dernière séance concernant
le Bill C-41 intitulé:**

«Loi établissant un Code maritime du Canada et
modifiant
par voie de conséquence la Loi sur la marine
marchande du Canada et d'autres lois.»

REPORT OF THE COMMITTEE

RAPPORT DU COMITÉ

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable J. Campbell Haig, *Chairman*

The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
Langlois	Sparrow—(19)

**Ex officio members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Riley
Forsey	Smith (<i>Colchester</i>)
Graham	Smith
Haig	(<i>Queens-Shelburne</i>)
Langlois	Sparrow—(19)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, May 18, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cook, seconded by the Honourable Senator McIlraith, P.C., for the second reading of the Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lang moved, seconded by the Honourable Senator Paterson, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat le mercredi 18 mai 1977:

«Suivant l'Ordre du jour le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cook, appuyé par l'honorable sénateur McIlraith, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lang propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, OCTOBER 6, 1977

(24)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10.00 a.m. to consider the following subject: Bill C-41 "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof".

Present: The Honourable Senator Haig (*Chairman*), Bourget, Denis, Eudes, Forsey, Langlois, McElman and Smith (*Colchester*). (8)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel, and Mr. Frank Purves and Miss France Biron, Project Officers, Research Branch, Library of Parliament.

Witnesses: Mr. F. O. Gerity, Q.C., Member, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of the Canadian Bar Association; Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code); Mr. Raynold Langlois, Counsel for the St. Lawrence Shipowners' Association Inc.; AND the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; Mr. Gerald P. Barry, Counsel for the Dominion Marine Association.

The Committee resumed its study of the Report of the Bar Association containing its recommendations with respect to the amendments to Bill C-41 that had been suggested to the Committee by various witnesses.

At 12.50 p.m. the Committee adjourned until 2.00 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(25)

At 2.00 p.m. the Committee resumed its consideration of the above subject.

Present: The Honourable Senators Haig (*Chairman*), Bourget, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Langlois and McElman. (8)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel, and Mr. Frank Purves and Miss France Biron, Project Officers, Research Branch, Library of Parliament.

Witnesses: Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport (Maritime Code); Mr. Gerald P. Barry, Counsel for the Dominion Marine Association.

Following discussion and upon motions duly put, the Committee made 80 amendments to the Bill, affecting Clauses 2, 3, 4, 6, 7, and Schedules I and III.

Upon motion of the Honourable Senator Langlois, it was *Resolved* to report the said Bill, as amended.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 OCTOBRE 1977

(24)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le sujet suivant: Bill C-41, «loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois».

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Bourget, Denis, Eudes, Forsey, Langlois, McElman et Smith (*Colchester*). (8)

Aussi présents: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire et M. Frank Purves et M^{lle} France Biron, attachés de recherche, service de recherche, Bibliothèque du parlement.

Témoins: M. F. O. Gerity, c.r., Membre du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien; M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime), Ministère des Transports; M. Raynold Langlois, avocat-conseil, au nom de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc., ET de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England; M. Gerald P. Barry, avocat-conseil de la Dominion Marine Association.

Le Comité poursuit l'étude du rapport de l'Association du Barreau comprenant ses recommandations ayant trait aux amendements au bill C-41 qui ont été proposés au Comité par différents témoins.

A 12 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(25)

A 14 heures, le Comité poursuit l'étude du sujet susmentionné.

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Bourget, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Langlois et McElman. (8)

Aussi présents: M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire et M. Frank Purves et M^{lle} France Biron, attachés de recherche, service de recherche, Bibliothèque du parlement.

Témoins: M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des transports (Code maritime); M. Gerald P. Barry, avocat-conseil de la Dominion Marine Association.

Après discussion et sur motions dûment mises aux voix, le Comité apporte au bill 80 amendements portant sur les articles 2, 3, 4, 6, 7 et sur les annexes I et III.

Sur motion de l'honorable sénateur Langlois, *il est décidé* de faire rapport dudit bill tel que modifié.

NOTE: The complete text of the amendments made by the Committee appears in the Report of the Committee immediately following these Minutes.

At 5.05 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chairman.

ATTEST:

NOTA: Le texte complet des amendements apportés par le Comité figure au rapport du Comité, immédiatement après le présent procès-verbal.

A 17 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. Aline Pritchard

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, October 6, 1977

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-41, intituled: "An Act to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof", has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, May 18, 1977, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Page 1*: Strike out lines 10 to 12 inclusive in clause 2 and substitute therefor the following:

"navigation and shipping and other factors that have led to a substantial increase in the use of ships for commercial recrea-"

2. *Page 4*: Strike out lines 1 to 5 inclusive in clause 3 of the French version, and substitute therefor the following:

"«navire» comprend toute espèce de bâtiment, bateau ou embarcation utilisé ou pouvant être utilisé, exclusivement ou partiellement, pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas;"

3. *Page 4*: Strike out lines 19 to 22 inclusive in clause 3 and substitute therefor the following:

"«owner», in relation to a ship, means the *registered, licensed or otherwise recorded owner, if any*, and, unless otherwise provided, *includes a chartered by demise*;"

4. *Page 4*: Strike out lines 45 and 46 in clause 3 of the French version and substitute therefor the following:

"«passer» désigne le fait, pour un navire *qui ne fait pas route vers un port canadien ou pour un navire qui ne provient pas d'un port canadien*, de passer dans les eaux canadiennes;"

5. *Page 5*: Strike out lines 10 to 14 inclusive in clause 3.

6. *Page 9*: Strike out line 24 in subclause 4(5) and substitute therefor the following:

"interest therein of"

7. *Page 10*: Strike out line 32 in subclause 6(1) of the French version and substitute therefor the following:

"*immatriculé sous pavillon canadien s'il dépasse dix mètres de longueur* ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de lon-"

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 6 octobre 1977

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le Bill C-41, intitulé: «Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois», a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 18 mai, 1977, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants:

1. *Page 1*: Remplacer les lignes 10 à 13, à l'article 2, par ce qui suit:

«domaine de la *navigation et du transport maritime* et de certains autres facteurs qui ont amené un accroissement considérable de l'utilisation de *navires* à des fins commerciales, *recrea-*»

2. *Page 4*: Remplacer les lignes 1 à 5, à l'article 3 de la version française, par ce qui suit:

««navire» comprend toute espèce de bâtiment, bateau ou embarcation utilisé ou pouvant être utilisé, exclusivement ou partiellement, pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas;»

3. *Page 4*: Remplacer les lignes 45 et 46, à l'article 3 de la version française, par ce qui suit:

««propriétaire», relativement à un navire, désigne, s'il en est, le *propriétaire immatriculé, titulaire d'un permis ou autrement inscrit au bureau d'enregistrement*, et, sauf disposition contraire, *s'entend également de l'affrèteur coque-nue (démise)*;»

4. *Page 5*: Remplacer les lignes 30 à 34, à l'article 3, par ce qui suit:

««passer» désigne le fait, pour un navire qui ne fait pas route vers un port canadien ou pour un navire qui ne provient pas d'un port canadien, de passer dans les eaux canadiennes;»

5. *Page 2*: Supprimer les lignes 14 à 20, à l'article 3.

6. *Page 9*: Remplacer les lignes 25 et 26, au paragraphe 4(5), par ce qui suit:

«créances, droits ou intérêt dans ou sur le navire de tout autre créancier du débiteur»

7. *Page 10*: Remplacer la ligne 32 de la version française, au paragraphe 6(1), par ce qui suit:

«*immatriculé sous pavillon canadien s'il dépasse dix mètres de longueur* ou, s'il ne dépasse pas dix mètres de lon-»

8. *Page 11:* Strike out lines 19 to 25 inclusive in subclause 6(3) of the French version and substitute therefor the following:

«est, à l'égard de ce navire seulement et dès l'entrée en vigueur du Livre II du *Code maritime*, réputé remplir les conditions voulues pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien *si le navire* dépasse dix mètres de longueur ou *s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur*, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, tout en étant réputé, pour l'application»

9. *Page 11:* Strike out lines 43 to 46 inclusive in subclause 7(1) and substitute therefor the following:

«of such ships.»

10. *Page 14:* Strike out the definition «navire de la Couronne» in Item 3 of Schedule I of the French version and substitute therefor the following:

«*«navire de la Couronne» comprend* toute espèce de bâtiment, bateau ou embarcation utilisé ou pouvant être utilisé, exclusivement ou pouvant être utilisé, exclusivement ou partiellement, pour la navigation maritime indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas, dont la Couronne est propriétaire ou dont elle a la possession exclusive;»

11. *Pages 15 et 16:* Strike out the definition «navire» in Item 7 of Schedule I of the French version and substitute therefor the following:

«g) *«navire» comprend* toute espèce de bâtiment, bateau ou embarcation utilisé ou pouvant être utilisé, exclusivement ou partiellement, pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas;»

12. *Page 16:* Strike out the definition «navire» in Item 8 of Schedule I of the French version and substitute therefor the following:

«*«navire» comprend* toute espèce de bâtiment, bateau ou embarcation utilisé ou pouvant être utilisé, exclusivement ou *partiellement*, pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas;»

13. *Page 21:* Strike out line 22 in subclause BI-3(1) of the French version and substitute therefor the following:

«*équivalentes* à des provisions semblables du»

14. *Page 21:* Strike out line 38 in subclause BI-3(2) of the French version and substitute therefor the following:

«paragraphe (1) ne déroge *pas* à la compétence»

15. *Page 22:* Strike out line 5 in clause BI-4 and substitute therefor the following:

«foreign registered ships or to persons, other than»; and

16. *Page 22:* Strike out line 10 in clause BI-4 and substitute therefor the following:

«a foreign registered ship is on passage through the»

17. *Page 22:* Strike out line 35 in clause BI-4 and substitute therefor the following:

8. *Page 11:* Remplacer les lignes 19 à 25, au paragraphe 6(3) de la version française, par ce qui suit:

«est, à l'égard de ce navire seulement et dès l'entrée en vigueur du livre II du *Code maritime*, réputé remplir les conditions voulues pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien *si le navire* dépasse dix mètres de longueur ou *s'il ne dépasse pas dix mètres de longueur*, d'une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, tout en étant réputé, pour l'application»

9. *Page 11:* Remplacer les lignes 39 à 43, au paragraphe 7(1), par ce qui suit:

«en ce qui concerne ces navires.»

10. *Page 14:* Supprimer la définition «navire de la Couronne» à l'item 3 de l'annexe I de la version française, et la remplacer par ce qui suit:

«*«navire de la Couronne» comprend* toute espèce de bâtiment, bateau ou embarcation utilisé ou pouvant être utilisé, exclusivement ou partiellement, pour la navigation maritime indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas, dont la Couronne est propriétaire ou dont elle a la possession exclusive;»

11. *Pages 15 et 16:* Supprimer la définition «navire», à l'item 7 de l'annexe I de la version française, et la remplacer par ce qui suit:

«g) *«navire» comprend* toute espèce de bâtiment, bateau ou embarcation utilisé ou pouvant être utilisé, exclusivement ou partiellement, pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas;»

12. *Page 16:* Supprimer la définition «navire», à l'item 8 de l'annexe I de la version française, et la remplacer par ce qui suit:

«*«navire» comprend* toute espèce de bâtiment, bateau ou embarcation utilisé ou pouvant être utilisé, exclusivement ou *partiellement*, pour la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas;»

13. *Page 21:* Remplacer la ligne 22, au paragraphe BI-3(1) de la version française, par ce qui suit:

«*équivalentes* à des dispositions semblables du»

14. *Page 21:* Remplacer la ligne 38, au paragraphe BI-3(2) de la version française, par ce qui suit:

«paragraphe (1) ne déroge *pas* à la compétence»

15. *Page 22:* Remplacer la ligne 6, à l'article BI-4, par ce qui suit:

«aux navires *immatriculés à l'étranger* ni aux personnes qui,»

16. *Page 22:* Remplacer la ligne 12, à l'article BI-4, par ce qui suit:

«qu'un navire *immatriculé à l'étranger* passe dans la mer ter-»

17. *Page 22:* Remplacer la ligne 40, à l'article BI-4, par ce qui suit:

“to foreign registered ships on passage through the terri-”

18. *Page 22:* Strike out line 38 in subclause BI-4(3) of the French version and substitute therefor the following:

“écologique qui est expressément”

19. *Pages 23 and 24:* Strike out line 44 on page 23 and line 1 on page 24, in subclause BI-8(1), and substitute therefor the following:

“high seas or by an act or omission of *persons on board* a ship on the high seas,”

20. *Page 24:* Strike out lines 14 to 17 inclusive in clause BI-9 and substitute therefor the following:

“or any proceedings in respect of an offence against this Code or any other Act of Parliament are taken against the master or owner of a foreign registered ship as such master or owner, notice in writing of such proceedings shall forthwith be given to the consular officer in Canada for”

21. *Page 28:* Strike out lines 35 to 41 inclusive in clause BI-15 and substitute therefor the following:

“diplomatic official; or

(d) any member of any class of police officers, police constables or officers”

22. *Page 29:* Strike out line 5 in clause BI-16 and substitute therefor the following:

“Code has reasonable and probable grounds for believing”

23. *Page 29:* Strike out lines 8 to 15 inclusive in clause BI-16 and substitute therefor the following:

“(a) go on board any ship and enter any area thereof, other than private quarters or any part of such an area that is designated to be used and is being used as permanent or temporary private quarters, on board which he believes there may be evidence of such non-compliance;”

24. *Page 29:* Strike out lines 24 to 31 inclusive in clause BI-16 and substitute therefor the following:

“(c) require the master or any other person found on board a ship boarded by him under this section to give all reasonable assistance in his power to enable the officer or other person to carry out his duties and functions under this Code.”

25. *Page 31:* Strike out line 7 in subclause BI-19(5) and substitute therefor the following:

“made, the ship may, in accordance with an order of the Admiralty Court made under the authority of this subsection, be sold and the proceeds distributed in accordance with the terms of such order.”

26. *Page 31:* Strike out lines 8 to 38 inclusive and substitute therefor the following:

“BI-20. (1) No person who knows or who ought”

27. *Page 31:* Strike out line 40 in clause BI-20(2) and substitute therefor the following:

«que aux navires immatriculés à l'étranger qui passent dans la»

18. *Page 22:* Remplacer la ligne 38, au paragraphe BI-4(3) de la version française, par ce qui suit:

«écologique qui est expressément»

19. *Page 23:* Remplacer les lignes 43 et 44, au paragraphe BI-8(1), par ce qui suit:

«haute mer ou un acte ou une omission de personnes se trouvant à bord»

20. *Page 24:* Remplacer les lignes 17 à 22, à l'article BI-9, par ce qui suit:

«navire immatriculé à l'étranger ou des procédures au sujet d'une infraction au présent Code ou à toute autre loi du Parlement sont prises contre le capitaine ou le propriétaire d'un tel navire en cette qualité de capitaine ou de propriétaire, un avis écrit de ces procédures doit être immédiatement donné au fonctionnaire consulaire au Canada représentant l'État dans lequel le»

21. *Page 28:* Remplacer les lignes 39 à 45, à l'article BI-15, par ce qui suit:

«matique du Canada; ou

d) tout officier ou agent de police ou tout autre membre de la fonction publi-»

22. *Page 29:* Remplacer les lignes 7 et 8, à l'article BI-16, par ce qui suit:

«présent Code a des motifs raisonnables et probables de croire qu'une disposition de celui-ci n'a»

23. *Page 29:* Remplacer les lignes 11 à 18, à l'article BI-16, par ce qui suit:

«a) monter à bord de tout navire et pénétrer dans toute zone à bord, autre qu'une résidence privée ou qu'une partie d'une telle zone destinée à être utilisée à titre de résidence privée permanente ou temporaire, où il croit qu'il peut y avoir des éléments de preuve de cette inobservation;»

24. *Page 29:* Remplacer les lignes 29 à 38, à l'article BI-16, par ce qui suit:

«c) requérir le capitaine ou toute autre personne rencontrée à bord d'un navire à bord duquel il est monté en vertu du présent article de lui fournir toute l'aide raisonnable en son pouvoir pour permettre à cette personne de s'acquitter des devoirs et fonctions que lui confère le présent Code.»

25. *Page 31:* Remplacer la ligne 3, au paragraphe BI-19(5), par ce qui suit:

«paragraphe (1) peut, conformément à une ordonnance rendue par la Cour d'Amirauté en vertu du présent paragraphe, être vendu et le produit de la vente distribué suivant les modalités de ladite ordonnance, lorsque»

26. *Page 31:* Remplacer les lignes 9 à 41 par ce qui suit:

«BI-20. (1) Quiconque sait ou doit raisonnable-»

27. *Page 31:* Remplacer les lignes 42 et 43, au paragraphe BI-20(2), par ce qui suit:

“*detained, arrested or seized shall*”

28. *Page 31:* Strike out line 44 and substitute therefor the following:

“(2) For the purposes of this section,”

29. *Page 31:* Strike out line 43 in clause BI-20(2) and substitute therefor the following:

“ship has been released from arrest, *detention or seizure.*”

30. *Page 32:* Add to clause BI-21, immediately after line 21 on page 32, the following subclause:

“(1.1) A seizure is made by serving upon a ship, the ship and cargo, or the cargo, the person in charge thereof and the person empowered to give a clearance in respect thereof a notice of seizure describing the offence alleged to have been committed, which notice of seizure shall also be filed in the Admiralty Court within ten days of the serving thereof.”

31. *Page 32:* Strike out line 25 in subclause BI-21(2) and substitute therefor the following:

“Admiralty Court *to be held subject to adjudication by that Court.*”

32. *Page 33:* Strike out lines 6 to 17 inclusive in subclause BI-21(5) and substitute therefor the following:

“(5) The owner of any cargo of a ship seized under subsection (1) *or of any leased equipment thereon* may apply to the Admiralty Court for an order requiring any person in whose custody such cargo or the proceeds of any sale *thereof or any such equipment* is, to deliver the cargo, proceeds *or equipment* to him, and the Court may make such an order where it is satisfied that the applicant is the owner of the cargo *or equipment* to which the application relates and that there are not reasonable grounds for believing that such cargo *or equipment* is subject to forfeiture.”

33. *Page 33:* Strike out line 20 in subclause BI-22(1) and substitute therefor the following:

“Court a judgment or order is”

34. *Page 34:* Strike out lines 22 to 24 inclusive in subclause BI-22(3) and substitute therefor the following:

“cargo was seized if security in an amount and form satisfactory to the Minister is given to him.”

35. *Page 35:* Strike out line 27 in clause BI-23 and substitute therefor the following:

“in payment of the fine; *and any surplus funds arising from any such sale or realization shall be paid to the person from whom the ship or cargo was seized.*”

36. *Page 35:* Strike out lines 32 to 34 inclusive in clause BI-24 and substitute therefor the following:

“claims an interest in the ship or cargo”

37. *Page 36:* Strike out lines 11 to 14 inclusive in subclause BI-24(3) and substitute therefor the following:

«ment savoir qu'un navire a été *détenu*, saisi ou *mis sous séquestre* ne doit lui donner»

28. *Page 31:* Remplacer la ligne 46 par ce qui suit:

«(2) L'application du présent article»

29. *Page 31:* Remplacer la ligne 45, au paragraphe BI-20(2), par ce qui suit:

«bles de croire qu'il a été libéré *de la détention, de la saisie ou du séquestre.*»

30. *Page 32:* Ajouter à l'article BI-21, après la ligne 23, le paragraphe suivant:

«BI-21. (1.1) La mise sous séquestre s'effectue par la signification au navire, au navire et à la cargaison ou à la cargaison, à la personne qui en a la charge et à la personne chargée de donner le congé au navire, d'un avis de séquestre exposant l'infraction dont la perpétration est invoquée; ledit avis de séquestre doit également être déposé à la Cour de d'Amirauté dans les dix jours de sa signification.»

31. *Page 32:* Remplacer la ligne 27, au paragraphe BI-21(2), par ce qui suit:

«garde d'un prévôt de la Cour d'Amirauté *pour être détenu sous réserve de la décision de ladite Cour.*»

32. *Page 33:* Remplacer les lignes 5 à 18 du paragraphe BI-22(1), par ce qui suit:

«(5) Le propriétaire de la cargaison d'un navire mis sous séquestre en vertu du paragraphe (1) *ou des instruments en location qui s'y trouvent*, peut solliciter de la Cour d'Amirauté une ordonnance requérant toute personne à la garde de laquelle cette cargaison, le produit de la vente de celle-ci *ou lesdits instruments ont été confiés*, de lui remettre la cargaison, le produit de la vente de celle-ci *ou lesdits instruments*, et la Cour peut rendre une telle ordonnance lorsqu'elle est convaincue que le requérant est le propriétaire de la cargaison *ou desdits instruments* que vise la demande et qu'il n'y a pas de motifs raisonnables de croire que cette cargaison *ou lesdits instruments* sont sujets à confiscation.»

33. *Page 33:* Remplacer les lignes 21 et 22, au paragraphe BI-22(1), par ce qui suit:

«Cour d'Amirauté, un jugement ou une ordonnance»

34. *Page 34:* Remplacer les lignes 29 à 31, au paragraphe BI-22(3), par ce qui suit:

«tie est donnée au Ministre pour un montant et sous une forme que celui-ci estime satisfaisants.»

35. *Page 35:* Remplacer la ligne 34, à l'article BI-23, par ce qui suit:

«règlement de l'amende; *et tout surplus résultant de cette vente ou réalisation doit être versé à la personne aux mains de laquelle se trouvait le navire ou le cargo lors de leur mise sous séquestre.*»

36. *Page 35:* Remplacer les lignes 40 à 43, à l'article BI-24, par ce qui suit:

«dans le navire ou sa cargaison peut, dans»

37. *Page 36:* Remplacer les lignes 12 à 15, au paragraphe BI-24(3), par ce qui suit:

“subject-matter of the application of whom he has knowledge.”

38. *Page 37:* Strike out lines 21 to 23 inclusive in paragraph BI-25(a) of the French version and substitute therefor the following:

“document qui doit lui être signifié;”

39. *Page 42:* Strike out line 2 in subclause BI-36(1) of the French version and substitute therefor the following:

“article *doit* fixer d’une part la procédure à suivre”

40. *Page 45:* Strike out line 26 in clause BII-4 and substitute therefor the following:

“*prohibited* by this section, and specifying”; and

41. *Page 45:* Strike out lines 29 to 31 inclusive in clause BII-4 and substitute therefor the following:

“(5) Where a Canadian ship flies any colours, flag or pendant *the flying of which is prohibited by this section and that* is not authorized to be flown by a permit or warrant”

42. *Page 47:* Strike out line 16 in subclause BII-8 and substitute therefor the following:

“(b) in the case of a foreign *registered* ship, uses or”

43. *Page 48:* Add to clause BII-9, immediately after line 25 on page 48, the following:

“(4) *Where, in relation to a ship in respect of which an identification number has been issued,*

(a) the ownership changes,

(b) the address of residence of the owner changes, or

(c) the specifications of the ship change,

the change shall be reported to the Minister by a person whose name is recorded as owner of the ship in relation to the identification number thereof.”

44. *Page 48:* Strike out lines 28 and 29 in subclause BII-10(1) and substitute therefor the following:

“(a) respecting the size, colour, location *and design* of markings on Canadian ships *and the methods by which such markings are to be applied;*”

45. *Page 48:* Strike out lines 42 and 43 in subclause BII-10(2) and substitute therefor the following:

“bers are to be made;

(b) prescribing the form and manner in which any matter required by subsection BII-9(4) to be reported to the Minister shall be reported; and

(c) prescribing the fees to be paid for”

46. *Page 50:* Add to clause BII-11, immediately after line 4 on page, 50, the following subclause:

“(5) *Any person who fails to comply with subsection BII-9(4) is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding one hundred dollars.*”

47. *Page 50:* Strike out lines 12 to 15 inclusive in subclause BII-12(2) and substitute therefor the following:

«ou sa cargaison faisant l’objet de la demande.»

38. *Page 37:* Remplacer les lignes 21 à 23, à l’alinéa BI-25 a) de la version française, par ce qui suit:

«document qui doit lui être signifié;»

39. *Page 42:* Remplacer la ligne 2, au paragraphe BI-36(1) de la version française, par ce qui suit:

«article *doit* fixer d’une part la procédure à suivre»

40. *Page 45:* Remplacer les lignes 28 et 29, à l’article BII-4, par ce qui suit:

«tions et que le présent article *interdit d’arborer*, et précisant»

41. *Page 45:* Remplacer les lignes 34 à 38, à l’article BII-4, par ce qui suit:

«(5) Lorsqu’un navire canadien arbore un pavillon, drapeau ou flamme *que le présent article interdit d’arborer et qu’il n’est pas autorisé à arborer* en vertu d’un permis ou d’une autorisation délivrés conformément aux règlements établis en vertu du paragraphe (4), le capitaine du navire ou»

42. *Page 47:* Remplacer la ligne 19, à l’article BII-8, par ce qui suit:

«b) dans le cas d’un navire *immatriculé à l’étranger*, utilise»

43. *Page 48:* Ajouter à l’article BII-9, après la ligne 27 de la page 48, le paragraphe suivant:

«(4) *Lorsque, en ce qui concerne un navire qui a reçu un numéro matricule, il y a changement*

a) de propriétaire,

b) de résidence du propriétaire, ou

c) des spécifications du navire,

le changement doit être déclaré au Ministre ou à la personne inscrite comme propriétaire du navire en ce qui concerne le numéro matricule.»

44. *Page 48:* Remplacer les lignes 30 à 32, au paragraphe BII-10(1), par ce qui suit:

«a) concernant la taille, la couleur, l’emplacement et *le modèle* des marques figurant sur les navires canadiens *et la façon de les y appliquer;*»

45. *Page 48:* Remplacer les lignes 45 et 46, au paragraphe BII-10(2), par ce qui suit:

«elles doivent être présentées;

b) prescrivant la forme et la manière de présenter au Ministre toute affaire dont le paragraphe BII-9(4) exige la présentation; et

c) prescrivant les droits à verser pour l’ob-»

46. *Page 50:* Ajouter à l’article BII-11, après la ligne 5, le paragraphe suivant:

«(5) *Toute personne qui omet de se conformer au paragraphe BII-9(4) est coupable d’une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d’une amende ne dépassant pas cent dollars.*»

47. *Page 50:* Remplacer les lignes 15 à 19, au paragraphe BII-12(2) par ce qui suit:

“tion to a ship means a person entitled to be registered, licensed or otherwise recorded as an owner thereof.”

48. *Page 50:* Add to clause BII-12, immediately after line 15 on page 50, the following subclause:

“(3) *Interests arising under contract or other equitable interests may be enforced by or against owners and mortgagees of ships in respect of their interests therein in the same manner as in respect of any other personal property.*”

49. *Page 50:* Strike out line 35 in clause BII-15 and substitute therefor the following:

“registered in accordance with this Code before *the ship is used in navigation.*”

50. *Page 51:* Strike out line 7 in clause BII-16 and substitute therefor the following:

“small craft in accordance with this Code *before it is used in navigation.*”

51. *Page 53:* Add to clause BII-21, immediately after line 22 on page 53, the following subclause:

“(3) *The Chief Officer of Customs at any port in Canada approved for the registry of ships pursuant to the Canada Shipping Act shall be a Deputy Registrar until a Deputy Registrar has been appointed pursuant to subsection (2) in respect of that port or for one year after the coming into force of this Code if at that time the Deputy Registrar has not been appointed in respect of that port.*”

52. *Page 54:* Strike out lines 1 and 2 in clause BII-23 and substitute therefor the following:

“ance with subsection BII-21(2) any *powers he may exercise and any duties for which he is responsible under this Code.*”

53. *Page 54:* Strike out lines 3 to 12 inclusive in clause BII-24 and substitute therefor the following:

“BII-24. (1) A central office for the *recording* of such information as is prescribed relating to ships required to be registered, licensed or identified by an identification number under this Code shall be established in Canada at a place designated by the Minister.

(2) *The Governor in Council shall establish by regulation such a suitable number of ports of registry as may be required to provide an efficient and accessible ship registry system throughout Canada.*”

(3) Section BI-13 applies with respect to any regulations that the Governor in Council proposes to make under this section.”

54. *Page 54:* Add to clause BII-27, immediately after line 28 on page 54, the following subclause:

“(1.1) Notwithstanding subsection (1), a document that is required or authorized to be filed with the Registrar in relation to a ship in respect of which any other document has been so filed shall be produced at the office at which such other document was produced unless the Registrar consents in writing to the production thereof at any other

«taire» en ce qui concerne un navire, *désigne la personne qui a droit à être immatriculée, à détenir un permis ou à être autrement inscrite, à titre de propriétaire de ce navire.*»

48. *Page 50:* Ajouter à l'article BII-12, après la ligne 19, le paragraphe suivant:

«(3) *Les droits nés d'un contrat ou autres intérêts en equity sont exercés par ou contre les propriétaires et les créanciers hypothécaires de navires à l'égard de leur intérêt dans ledit navire, de la même manière qu'à l'égard de tous les autres biens meubles.*»

49. *Page 51:* Remplacer la ligne 2, à l'article BII-15, par ce qui suit:

«sent Code *avant d'être utilisé pour la navigation.*»

50. *Page 51:* Remplacer la ligne 10, à l'article BII-16, par ce qui suit:

«présent Code *avant d'être utilisé pour la navigation, à moins que le navire ne soit*»

51. *Page 53:* Ajouter à l'article BII-21, après la ligne 27, le paragraphe suivant:

«(3) *Le préposé en chef des douanes d'un port canadien agréé pour l'immatriculation des navires conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada y remplit les fonctions de sous-conservateur jusqu'à la nomination d'un sous-conservateur conformément au paragraphe (2), ou pour une période d'une année à compter de l'entrée en vigueur du présent Code, à défaut de nomination d'un sous-conservateur à ladite date.*»

52. *Page 54:* Remplacer les lignes 1 et 2, à l'article BII-23, par ce qui suit:

«formité du paragraphe BII-21(2), *tout pouvoir ou fonction que lui confère le présent Code.*»

53. *Page 54:* Remplacer les lignes 3 à 12, à l'article BII-24, par ce qui suit:

«BII-24. (1) Il est créé, dans un lieu du Canada, désigné par le Ministre, un bureau central où sont *inscrit* les *renseignements prescrits* relatifs aux navires *pour lesquels* le présent Code exige l'immatriculation, l'obtention d'un permis ou l'identification par un numéro matricule.

(2) *Le gouverneur en conseil fixe par règlement le nombre convenable de ports d'immatriculation nécessaires pour assurer, à travers le Canada, un système d'enregistrement de navires efficace et accessible.*

(3) L'article BI-13 s'applique à l'égard de tous règlements que le gouverneur en conseil se propose d'établir en vertu du présent article.»

54. *Page 54:* Ajouter à l'article BII-27, après la ligne 30, le paragraphe suivant:

«(1.1) Nonobstant le paragraphe (1), lorsqu'est exigé ou autorisé le dépôt auprès du conservateur d'un document qui concerne un navire au sujet duquel un autre document a déjà été ainsi déposé, le premier document doit être déposé au bureau où l'autre document l'a été à moins que le conservateur ne consente par écrit à ce qu'il le soit à un

office and the ship's registry has been transferred to such other office."

55. *Page 55*: Strike out lines 5 to 11 inclusive in clause BII-28 and substitute therefor the following:

"shall forthwith advise the Registrar of the time and date of filing of the document and provide him with a summary of its contents."

56. *Page 55*: Strike out line 14 in clause BII-29 and substitute therefor the following:

"recorded by the making and"

57. *Page 55*: Strike out line 18 in clause BII-29 and substitute therefor the following:

"tified by the Registrar *or any person authorized to act on his behalf for such purposes* is admissible in evi-"

58. *Page 57*: Strike out lines 14 to 23 inclusive in clause BII-32.

59. *Page 57*: Strike out lines 24 to 46 inclusive in clause BII-33 and substitute therefor the following:

"BII-33. (1) On payment of the fees prescribed therefor by regulations made under section BII-34, any person may, during normal business hours of the registry, obtain a partial or full abstract containing information on record in that office in relation to a Canadian ship or ship under construction.

(2) On payment of the fees prescribed therefor by regulations made under section BII-34, any person may, during normal business hours of the registry or of the office of any deputy registrar, inspect the records therein in relation to any Canadian ship or ship under construction and may obtain a partial or full abstract certified by the Registrar consisting of a list of any or all documents recorded in that office in respect of the ship or ship under construction or a partial or full transcript certified by the Registrar consisting of copies of any or all documents recorded in respect of the ship or ship under construction."

60. *Page 58*: Strike out line 9 in clause BII-34 and substitute therefor the following:

"(c) for a *partial* abstract, full abstract or"

61. *Page 61*: Strike out line 28 in subclause BII-43(1) of the French version and substitute therefor the following:

"moins que, *ou*tre qu'il réunit les conditions"

62. *Page 62*: Strike out lines 7 to 9 inclusive in subclause BII-43 and substitute therefor the following:

"the government of that state *or any agency thereof*, except in the case of a *bona*"

63. *Page 62*: Strike out line 9 in subclause BII-43(2) of the French version and substitute therefor the following:

"*celui-ci* par le gouvernement de cet État ou"

autre bureau et à moins que le registre du navire n'ait été transféré à l'autre bureau."

55. *Page 55*: Remplacer les lignes 5 à 11, à l'article BII-28, par ce qui suit:

«tément informer le conservateur de l'heure et de la date du dépôt du document et lui en fournir un résumé.»

56. *Page 55*: Remplacer les lignes 12 à 15, à l'article BII-29, par ce qui suit:

«BII-29. Le dépôt des documents de la manière prévue au paragraphe BII-27(1) s'effectue par fac-similé établi par tout procédé méca-»

57. *Page 55*: Remplacer les lignes 17 à 19, à l'article BII-29, par ce qui suit:

«convient. Un tel fac-similé, certifié conforme par le conservateur ou par toute personne autorisée à agir en son nom à cette fin, peut être reçu en»

58. *Page 57*: Supprimer les lignes 15 à 25, à l'article BII-32.

59. *Pages 57 et 58*: Remplacer à l'article BII-33, les lignes 26 à 48, page 57, et les lignes 1 à 4, page 58, par ce qui suit:

«BII-33. (1) Sur paiement des droits que prescrivent à cet effet les règlements établis en vertu de l'article BII-34, toute personne peut, pendant les heures normales d'ouverture du bureau d'enregistrement, se faire délivrer un résumé partiel ou complet contenant les renseignements consignés audit bureau, au sujet d'un navire canadien ou d'un navire en construction.»

(2) Sur paiement des droits que prescrivent à cet effet les règlements établis en vertu de l'article BII-34, toute personne peut, pendant les heures normales d'ouverture du bureau d'enregistrement ou du bureau de tout sous-conservateur, y examiner les dossiers relatifs à tout navire canadien ou à tout navire en construction; elle se fait délivrer un résumé partiel ou complet certifié conforme par le conservateur et consistant en une liste de certains ou de tous les documents enregistrés dans ledit bureau relativement à un navire ou à un navire en construction, ou une transcription partielle ou intégrale certifiée conforme par le conservateur, consistant en des copies de certains ou de tous les documents enregistrés relativement à un navire ou à un navire en construction.»

60. *Page 58*: Remplacer la ligne 13, à l'article BII-34, par ce qui suit:

«c) pour l'obtention d'un extrait *partiel*,»

61. *Page 61*: Remplacer la ligne 28, au paragraphe BII-43(1) de la version française, par ce qui suit:

«moins que, *ou*tre qu'il réunit les conditions»

62. *Page 62*: Remplacer les lignes 9 à 12, l'article BII-43, par ce qui suit:

«celle-ci par le gouvernement *ou un organisme* de cet État, sauf dans le cas»

63. *Page 62*: Remplacer la ligne 9, au paragraphe BII-43(2) de la version française, par ce qui suit:

«celui-ci par le gouvernement de cet État ou»

64. *Page 62:* Strike out lines 30 and 31 in subclause BII-44(1) of the French version and substitute therefor the following:

“titre de propriétaires ou de détenteurs de privilège, par laquelle elles consen-”

65. *Page 62:* Strike out lines 40 and 41 in subclause BII-44(2) of the French version and substitute therefor the following:

«demande mentionnée à ce paragraphe *doit* fournir au conservateur, afin de faire»

66. *Page 63:* Strike out line 27 in clause BII-46 of the French version and substitute therefor the following:

«inscrire sur le registre *tout*»

67. *Page 64:* Strike out lines 4 to 7 inclusive in clause BII-48 and substitute therefor the following:

“as a Canadian ship until the tonnage and measurements of the ship *in the case of a ship that exceeds ten metres in length* and the measurements of the ship *in the case of a ship that does not exceed ten metres in length* have been ascertained in accordance with regulations made under section BII-49.”

68. *Page 64:* Strike out line 31 in paragraph BII-49(1)(c) of the French version and substitute therefor the following:

“peuvent être perçus à l’occasion des *constats*”

69. *Page 66:* Strike out lines 5 to 11 inclusive in subclause BII-52(2) and substitute therefor the following:

“(2) No person who is a trustee for one or more owners of an interest in a ship shall be recorded by the Registrar as the owner of the ship unless the trust instrument, in prescribed form, appointing that person as such a trustee is filed with the application for registration.

(3) The Registrar shall refuse to record a bill of sale given by a trustee for one or more owners of an interest in a ship where the trustee is not expressly authorized by the trust instrument filed in the registry pursuant to subsection (2) to dispose of the interest in the ship to which the bill of sale relates.”

70. *Page 67:* Strike out line 4 in clause BII-54 and substitute therefor the following:

“BII-54. (1) Subject to the provisions of this”

71. *Page 67:* Add to clause BII-54 immediately after line 8 on page 67, the following subclause:

“(2) Subject to any rights and powers appearing from the records in the registry to be vested in any other person, the registered owner of a Canadian ship or of any part interest therein has power absolutely to dispose of the ship or interest in the manner provided in this Code and to give effectual receipts for any money paid or advanced by way of consideration.”

72. *Page 67:* Strike out line 36 in subclause BII-56(1) of the French version and substitute therefor the following:

“féré doit demander l’enregistre-”

64. *Page 62:* Remplacer les lignes 30 et 31, au paragraphe BII-44(1) de la version française, par ce qui suit:

«titre de propriétaires ou de détenteurs de privilège, par laquelle elles consen-»

65. *Page 62:* Remplacer les lignes 40 et 41, au paragraphe BII-44(2) de la version française, par ce qui suit:

«demande mentionnée à ce paragraphe *doit* fournir au conservateur, afin de faire»

66. *Page 63:* Remplacer la ligne 27, à l’article BII-46 de la version française, par ce qui suit:

«inscrire sur le registre *tout*»

67. *Page 64:* Remplacer la ligne 6, à l’article BII-48, par ce qui suit:

«formité de leurs jauges et dimensions *dans le cas des navires qui dépassent dix mètres de longueur et de leurs dimensions dans le cas de ceux qui ne dépassent pas dix mètres de longueur aux*»

68. *Page 64:* Remplacer la ligne 31, à l’alinéa BII-49(1)(c) de la version française, par ce qui suit:

«peuvent être perçus à l’occasion des *constats*»

69. *Page 66:* Remplacer les lignes 11 à 19, au paragraphe BII-52(2), par ce qui suit:

«(2) Une personne qui agit à titre de fiduciaire d’un ou de plusieurs propriétaires d’un intérêt dans un navire ne peut être inscrit en qualité de propriétaire du navire par le conservateur à moins que l’acte de fiducie, en la forme prescrite, nommant cette personne en qualité de fiduciaire ne soit déposé avec la demande d’immatriculation.

(3) Le conservateur doit refuser d’enregistrer le contrat de vente que lui donne un fiduciaire d’un ou de plusieurs propriétaires d’un intérêt dans un navire lorsque le fiduciaire n’est pas expressément autorisé, par un acte de fiducie déposé au bureau d’enregistrement conformément au paragraphe (2), à se défaire de l’intérêt dans le navire visé par le contrat de vente.»

70. *Page 67:* Remplacer la ligne 7, à l’article BII-54, par ce qui suit:

«BII-54. (1) Sous réserve des dispositions du»; et

71. *Page 67:* Ajouter à l’article BII-54, après la ligne 11, le paragraphe suivant:

«(2) sous réserve des droits et des pouvoirs qui, d’après les pièces du registre, sont dévolus à une autre personne, le propriétaire enregistré d’un navire canadien ou d’une part d’intérêt dans un navire canadien a le pouvoir absolu de disposer, de la manière prévue par le présent Code, du navire ou de la part d’intérêt dans celui-ci, ainsi que de donner des quittances valables de toute somme payée ou avancée à titre de contrepartie.»

72. *Page 67:* Remplacer la ligne 36, au paragraphe BII-56(1) de la version française, par ce qui suit:

«féré doit demander l’enregistre-»

73. *Page 68*: Strike out lines 13 and 14 in paragraph BII-56(1)(d) of the French version and substitute therefor the following:

«d) si la cession résulte d'une vente *judiciaire*, telle preuve que la loi relative à»

74. *Page 69*: Strike out line 9 in subclause BII-57(1) of the French version and substitute therefor the following:

«de celle-ci *soit* versé à la personne y ayant droit»

75. *Page 70*: Strike out line 27 in subclause BII-60(1) of the French version and substitute therefor the following:

«vente d'un navire *ou* de toute part d'intérêt dans»

76. *Page 71*: Strike out lines 17 to 19 inclusive in subclause BII-61(1) and substitute therefor the following:

«therein, and the Court may stay or *enjoin any party from instituting or continuing any proceeding in any other court during the time specified in the order.*»

77. *Page 71*: Strike out line 40 to 44 inclusive in subclause BII-61(4) of the French version and substitute therefor the following:

«(4) A la demande de la personne *qui a obtenu* l'ordonnance *prévue* au paragraphe (1) ou de toute personne liée par elle, la Cour d'Amirauté peut toujours, après qu'avis en a été donné à toutes les personnes liées par l'ordonnance et à celle qui l'a obtenue, selon le cas,

a) la proroger *jusqu'à* une date donnée, avec»

78. *Page 72*: Add to clause BII-61, immediately after line 7 on page 72, the following subclause:

«(5) The Admiralty Court may, on application by an interested person, adjudicate on and cause to be rectified any error appearing on the face of the register or any certificate issued in respect thereof.»

79. *Page 75*: Strike out line 44 in clause BII-69 of the French version and substitute therefor the following:

«du conservateur *suite* à un ordre qu'il a donné en»

80. *Page 78*: Strike out line 25 in paragraph BII-72(2)(e) of the French version and substitute therefor the following:

«que le conservateur estime *satisfaisante.*»

Respectfully submitted,

73. *Page 68*: Remplacer les lignes 13 et 14, à l'alinéa BII-56(1)d) de la version française, par ce qui suit:

«d) si la cession résulte d'une vente *judiciaire*, telle preuve que la loi relative à»

74. *Page 69*: Remplacer la ligne 9, au paragraphe BII-57(1) de la version française, par ce qui suit:

«de celle-ci, *soit* versé à la personne y ayant droit»

75. *Page 70*: Remplacer la ligne 27, au paragraphe BII-60(1) de la version française, par ce qui suit:

«vente d'un navire *ou* de toute part d'intérêt dans»

76. *Page 71*: Remplacer les lignes 21 à 24, au paragraphe BII-61(1), par ce qui suit:

«dans celui-ci, et la Cour peut *ordonner* à toute partie de surseoir à introduire ou à poursuivre toute procédure devant tout autre tribunal.»

77. *Page 71*: Remplacer les lignes 40 à 44, au paragraphe BII-61(4) de la version française, par ce qui suit:

«(4) A la demande de la personne *qui a obtenu* l'ordonnance *prévue* au paragraphe (1) ou de toute personne liée par elle, la Cour d'Amirauté peut toujours, après qu'avis en a été donné à toutes les personnes liées par l'ordonnance et à celle qui l'a obtenue, selon le cas,

a) la proroger *jusqu'à* une date donnée, avec;»

78. *Page 72*: Ajouter à l'article BII-61, après la ligne 46 de la page 71, le paragraphe suivant:

«(5) La Cour d'Amirauté peut, statuant à la demande d'une personne ayant un intérêt, ordonner la rectification de toute erreur apparaissant au registre ou sur tout certificat délivré à partir du registre.»

79. *Page 75*: Remplacer la ligne 44, à l'article BII-69 de la version française, par ce qui suit:

«du conservateur *suite* à un ordre qu'il a donné en»

80. *Page 78*: Remplacer la ligne 25, à l'alinéa BII-72(2)e) de la version française, par ce qui suit:

«que le conservateur estime *satisfaisante.*»

Respectueusement soumis,

Le président,

J. Campbell Haig,

Chairman.

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, October 6, 1977

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-41, to provide a maritime code for Canada and to amend the Canada Shipping Act and other acts in consequence thereof, met this day at 10 a.m. to give consideration to the Bill.

Senator J. Campbell Haig (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honorable senators, we will proceed from where we left off last evening. Today we shall sit from 10 a.m. until 12.30, if possible, and reassemble at 2 p.m. It is my hope and desire to finish by 5 p. m.

We shall now proceed with Mr. Mahoney dealing with what is called a compendium. He was up to BII-21 last night; is that correct?

Mr. J. J. Mahoney, Special Counsel (Maritime Code) to the Minister of Transport: We had begun discussing BII-21, the registry. When we finished last evening there was some comment and questioning with regard to the possibility of making some more formal establishment in the legislation of the offices of the deputy registrars, and I have a suggestion to make with respect to that. It is one which would fit properly into the new section BII-24, and with your permission, Mr. Chairman, in order to keep everything in order, I would prefer to deal with BII-23 first.

As I was saying yesterday, with BII-21 we begin the new registry provisions, in the first place, with BII-21 itself, which is unchanged; BII-22, which sets out the duties of the registrar, and which is unchanged; and then BII-23, which covers the delegation of duties to the deputy registrars.

The original of that amendment will be found in Group "B", at page 18. In the compendium we have written the amendment into the provision as it was, so that senators can see how it will work.

This is one of the provisions which we suggested as an amendment earlier and which, it may be recalled, the Bar Association in its report rejected along with several others; but, as I said earlier, that rejection—in my understanding, anyhow—related not to any intrinsic merit of the amendment but rather to the feeling that the whole material with respect to the registry system had to be redone.

We now think that this, in the overall scheme of the registry which we are presenting, would be a suitable section.

Going on to section BII-24, this consists of two subsections, and the amendment which should be submitted to the committee will be found in Group "C", on page 17. It is an entirely new provision and is a most important one since it is really the

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 6 octobre 1977

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déposé le projet de loi C-41, Loi établissant un Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (*Président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous reprenons nos délibérations là où nous les avons laissées hier soir. Aujourd'hui nous siégerons de 10 heures jusqu'à 12 h 30, si possible, et nous nous réunirons à nouveau à 14 heures, pour finir à 5 heures, du moins c'est ce que j'espère et souhaite.

Nous entendrons maintenant M. Mahoney qui va nous parler de ce que l'on appelle un abrégé. Il en était arrivé hier soir à l'article BII-21; est-ce exact?

M. J. J. Mahoney, avocat-conseil au ministère des Transports (code maritime): Nous avons entrepris la discussion de l'article BII-21 du code maritime portant sur le bureau d'enregistrement. Hier soir, à la clôture de nos débats, on a fait certains commentaires et posé certaines questions relativement à la possibilité de concrétiser de façon plus formelle dans la Loi le poste de sous-conservateur et j'aurais une suggestion à faire à ce sujet. Cette suggestion serait à sa place dans le nouvel article BII-24 et, avec votre permission, monsieur le président, soucieux de respecter l'ordre chronologique des débats, je préférerais envisager l'article BII-23 en premier lieu.

Comme je l'ai dit hier, l'article BII-21 énonce les dispositions réglementant la création des nouveaux bureaux d'enregistrement; en premier lieu, BII-21 en soi reste inchangé; BII-21, qui énonce les fonctions du conservateur, reste également inchangé et ensuite vient BII-23 qui fait état des délégations de pouvoirs aux sous-conservateurs.

On trouvera le texte original de cette modification dans le groupe «B», page 18. Dans l'abrégé, nous avons incorporé la modification à la disposition dans sa forme actuelle pour permettre aux sénateurs d'en voir le fonctionnement.

Il s'agit d'une des dispositions que nous avons proposées antérieurement, au titre de modification, laquelle, on s'en souviendra, avait été rejetée, comme beaucoup d'autres, par l'Association du barreau dans son rapport; mais, comme je l'ai dit plus avant, ce rejet n'est pas, selon moi, imputable à la teneur de la modification en soi, mais plutôt au sentiment général voulant que les dispositions portant sur le système d'enregistrement devaient être refaites.

L'ensemble des dispositions portant sur le bureau d'enregistrement que nous soumettons nous porte à l'heure actuelle à croire que cet article est approprié.

Passons maintenant à l'article BII-24 qui comporte deux paragraphes; la modification que nous voudrions soumettre au comité se trouve dans le groupe «C» à la page 17. Il s'agit d'une disposition tout à fait nouvelle et de plus très importante

[Text]

key to the separation between the office in Ottawa and the deputy registrars' offices or port registries.

Perhaps some background description of how we anticipate the system would work will be of use to you in reading these two subsections. As we see it, what we are attempting to set up is very similar to the system which is in use in the United Kingdom, and which has been referred to on several occasions in the course of these hearings. There, there are port registries, and a central registry, which is located, as I recall it, in Cardiff, the chief registrar being located at that central registry. That system, as it is established in the United Kingdom, is so set up that one may obtain information relating to ships registered in any Commonwealth country—that is, in any Commonwealth country that uses the port registry system of which we, until now, have been a part. The summaries of information with respect to ships registered in Canada, for example, right now, go to that central office in Cardiff, no that if I, as a solicitor, or some other interested party, want to find out, for example, where a particular ship is registered, I can send a cable to that office, if I know the name of the ship, get details on its port of registry and other details as to its ownership, and can carry on my search from there. This is what we visualize as a useful system in Canada, particularly since we are now proposing to retain the title documents relating to ships at the port at which they are registered.

The system therefore would be really quite simple. When you want to register a ship, or a small craft—that is, a registered small craft—that is done at one of several ports. The information, or a summary of the information, which relates to that, goes to the registrar in Ottawa, at the central office, and what one might call a minor search may be carried out from anywhere in the country, or from anywhere in the world, indeed, with respect to any ship registered in Canada, by an inquiry to that office.

The second subsection states that:

The Minister shall provide suitable places in Canada for the filing of documents relating to ships, together with such furnishings and equipment as are necessary for the proper functioning of the office of the registrar.

You will notice the difference between that subsection and subsection (1), which states the purpose of the central office to be simply for the recording of information, and the kind of information that will be recorded is something that will have to be set out in the regulations.

In view of the comments which were made last night, I would suggest that an appropriate amendment might be made to subsection (2) of this amendment. Instead of saying, "the minister shall provide suitable places in Canada", I think it would be quite satisfactory to say, "the Governor in Council may establish suitable places in Canada for the filing of documents."

Senator McElman: "Shall".

[Traduction]

puisque, à vrai dire, elle est la clé qui permettrait de séparer d'une part, le bureau d'enregistrement central à Ottawa et, d'autre part, les bureaux des sous-conservateurs ou bureaux d'enregistrement portuaires.

Il serait peut-être utile de vous lire les deux paragraphes suivants afin de vous donner une description générale de la façon dont nous prévoyons faire fonctionner ce système. Notre objectif est d'établir un système très proche de celui employé en Grande-Bretagne, auquel on a en demeurant fait allusion à plusieurs reprises au cours de ces auditions publiques. En Grande-Bretagne, il existe des ports d'immatriculation ainsi que le bureau central du conservateur lequel, si je ne me trompe pas, se trouve à Cardiff. Ce système, de la façon dont il a été conçu en Grande-Bretagne, permet d'obtenir des renseignements sur les navires immatriculés dans les pays du Commonwealth—c'est-à-dire dans n'importe quel pays du Commonwealth qui utilise le système d'immatriculation portuaire que nous avons utilisé jusqu'à présent. Les renseignements sommaires portant sur les navires immatriculés au Canada, par exemple, sont à l'heure actuelle transmis au bureau central de Cardiff, de sorte que si, en tant qu'avocat, je souhaitais, savoir, par exemple, où un navire quelconque est immatriculé, je pourrais envoyer un télégramme à ce bureau et, dans la mesure où je connaîtrais le nom du navire, je pourrais obtenir les renseignements voulus sur le port où ce navire a été immatriculé et sur le nom de son ou ses propriétaires poursuivre mes recherches à partir de là. Toute autre partie intéressée pourrait faire de même. C'est ce type de système que nous envisageons d'implanter au Canada tout particulièrement puisque nous nous proposons de conserver les titres de propriétés des navires à leur port d'immatriculation.

Conséquemment, on peut se rendre compte qu'il s'agit d'un système très simple. Ainsi, si vous voulez faire enregistrer un navire ou une petite embarcation, soit une petite embarcation immatriculée, la chose pourrait être faite à l'un des nombreux ports. Les renseignements ou un résumé des renseignements portant sur cette question seront envoyés au bureau central du conservateur à Ottawa, ce qui permettra de ne faire que peu de recherches faciles de surcroît, partout au pays, voire dans le monde, pour obtenir du bureau central les renseignements sur les navires immatriculés au Canada.

Le deuxième paragraphe stipule que:

«Le ministre doit fournir au Canada des bureaux pour le dépôt des documents relatifs aux navires et ces bureaux doivent être pourvus de l'ameublement et du matériel nécessaires à l'exercice des fonctions du conservateur.

Vous noterez la différence entre ce paragraphe et le paragraphe (1) où le bureau central d'enregistrement est considéré comme un endroit ordinaire pour le dépôt de documents, quant aux renseignements qui y seront consignés, il conviendra de les déterminer dans les règlements.

À la lumière des commentaires qui ont été faits hier soir, je voudrais proposer une modification utile au paragraphe 2 de cet amendement. Au lieu de dire: «Le ministre doit fournir au Canada des bureaux pour le dépôt des documents», je pense qu'il serait plus convenable de dire: «Le gouverneur en conseil peut fournir, au Canada, des bureaux pour le dépôt des documents.»

Le sénateur McElman: «Doit».

[Text]

Mr. Mahoney: No. I think it would have to be "may", because, in effect, that provides for regulation. It is a necessary implication that he would provide these places, because that is the only way the system can work. I do not really see that there is a requirement here to say he shall provide them. What I was going to suggest further, however, is that we could add a further subsection to that provision which would apply the provisions of section BI-13.

As you are aware, the effect of that would be that when the Governor in Council publishes such regulations, which would, in effect, consist of a list of the ports where these registries were to be located, that regulation would then have to be published in advance. It would be open to representations by anyone who felt that a different location should be selected, or that more locations should be selected, or, indeed, any sort of representation that they wanted to make, with respect to it. That, at least, provides that the establishment of these local offices would be done in a public way, with the ability on the part of the interested public to make whatever representations they wished to with respect to that. I would therefore suggest that subsection (2) of this draft be read with that in mind, and that it be changed to read, "The Governor in Council may establish suitable places in Canada for the filing of documents relating to ships, together with such furnishings," etcetera, and that there would be an additional subsection (3) which, in the terminology we have used elsewhere, would simply say, "section BI-13 applies with respect to any regulations that the Governor in Council proposes to make under this section."

Senator Forsey: May I ask a question at that point? If the present text says, "The Minister *shall*", why should the amendment say, "The Governor in Council *may*"?

Mr. Mahoney: Well, I don't stick at that point, Senator Forsey. The only reason that I had inserted "may" there rather than "shall" is because it seemed to me that where the initiative is up to the minister only, where it is not done by the Governor in Council, then the section should read "shall". In other words, there should be an obligation on the part of the minister to do that. I do not think that that is necessary in the case of an ordinary regulation, but I stand to be corrected on that. I cannot think of any serious objection to saying "shall"—that is, "The Governor in Council shall provide".

Senator Smith (Colchester): I think some of us might feel a little happier if the word "shall" were left there. At least, I speak only for myself. I would be happier.

Mr. Mahoney: I am only being, perhaps, overly cautious in saying that I am not quite sure whether there are any implications that arise from that use of "shall" that I have not considered; but I am quite sure that that is not the case. I see no reason, offhand, why we should not use the word "shall".

[Traduction]

M. Mahoney: Non. Je pense qu'il conviendrait mieux de dire «peut» parce que, de fait cette formulation donne à supposer que cette question sera définie dans les règlements. En réalité, ce libellé implique la nécessité de fournir ces bureaux sans lesquels les systèmes ne sauraient fonctionner. Je ne crois vraiment pas, dans ce cas, que l'on doive dire qu'il doit fournir les bureaux. Ce que j'irais même jusqu'à proposer serait d'ajouter un paragraphe supplémentaire à cette disposition lequel s'appliquerait aux dispositions de l'article BI-13.

Comme vous le savez certainement, l'effet que cette mesure pourrait avoir serait que, lorsque le gouverneur en conseil sanctionnerait et rendrait public ces règlements—lesquels en fait consisteraient en une liste des ports où les bureaux d'enregistrements devraient être situés, il faudrait que la publication soit faite par anticipation. De plus, les personnes d'avis qu'un autre endroit aurait pu être choisi ou bien encore que plus d'endroits auraient dû être choisis pourraient présenter des observations ainsi d'ailleurs que formuler toute espèce de critiques à ce sujet. Cette modification prévoit au moins que la création de bureaux régionaux ne se ferait pas à l'insu du public qui pourrait présenter les observations qu'il jugerait opportunes. Je propose conséquemment que le paragraphe 2 du projet de loi soit compris compte tenu de cette possibilité et qu'il se présente de façon suivante: «Le gouverneur en conseil peut fournir, au Canada, des bureaux pour le dépôt des documents relatifs aux navires; ces bureaux doivent être pourvus de l'ameublement et du matériel nécessaire, etc.» et nous aurions alors un paragraphe 3 supplémentaire qui, pour suivre la terminologie que nous avons employée ailleurs se présenterait tout simplement comme suit: «l'article BI-13 s'applique aux règlements que le gouverneur en conseil se propose d'établir en vertu du présent article».

Le sénateur Forsey: Puis-je poser une question? Si, à l'heure actuelle, l'article stipule: «le ministre doit» pourquoi la modification devrait-elle être différente en ce sens que l'on y trouve: «le gouverneur en conseil peut»?

M. Mahoney: Eh bien la chose est assez simple, sénateur Forsey. La seule raison pour laquelle j'ai mis «peut» plutôt que «doit» est qu'à mon avis, il semblerait que dans le cas où l'initiative en est réservée au ministre, dans le cas où elle n'est pas prise par le gouverneur général en conseil, dans ce cas l'article devrait se lire «doit». En d'autres termes, le ministre serait obligé de le faire. Je ne pense pas que cela soit nécessaire dans le cas de règlements ordinaires mais je peux me tromper. D'autre part je ne pense pas qu'il y ait de sérieuses raisons de dire «doit»; ainsi, «le gouverneur en conseil doit fournir».

Le sénateur Smith (Colchester): Je crois que certains d'entre nous préféreraient voir le terme «doit» rester à sa place. Pour ma part au moins je le préférerais.

M. Mahoney: Peut-être suis-je en train de pêcher par excès de prudence ne disant je ne suis pas certain qu'il y ait effectivement certaines implications que je n'aurais pas prises en considération provenant de l'emploi de «doit» mais je suis tout à fait certain que ce n'est pas le cas. En effet, à brûle pourpoint, je ne vois aucune raison de ne pas employer le terme «doit».

[Text]

The Chairman: What will it be, gentlemen?

Senator Graham: "Shall".

Senator Langlois: "Shall".

Senator Forsey: "Shall".

Senator Smith (Colchester): "Shall".

The Chairman: "Shall" is to be put in there.

Mr. Mahoney: Going on from that point, the next group of sections is set out under the heading, "Registry Procedures".

Senator Smith (Colchester): I am sorry; I did not realize you were leaving that. Is it possible to amend that subsection (2) a little further, so that somehow or other it conveys the idea that there have to be not only suitable places but a sufficient number of suitable places conveniently to serve the public, or some such phraseology as that?

Mr. Mahoney: I think that is inherent in the whole system, senator. If, under BI-13 a regulation is published which says that there shall be deputy registrars' offices in, let us say, five places, it would be quite open to people anywhere in the country to make representations saying, "Five places are not enough. We must have 25." So I think it is not necessary for us to go any further than that.

Senator Smith (Colchester): I agree, except that if some such phrase as I suggest were to be used—that is, "a sufficient number conveniently to serve the public"—then there is some standard against which the objections, if any, can be measured, whereas if you do not have some such phrase, there is no such standard against which the objections can be measured, in so far as the number of registry places goes.

The Chairman: Mr. Langlois has a comment.

Mr. Raynold Langlois, Counsel, on behalf of the following associations: The St. Lawrence Shipowners' Association Inc. and The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and other protection and indemnity associations of the London Group, England: Mr. Chairman, the witness refers to publication of regulations and hearings or objections in relation thereto; but he has not said and he is not proposing in his amendments to make section BI-13 of the code specifically applicable to that regulation. Section BI-13 provides that the publication and objection mechanism, prior to the adoption of a regulation, only applies as follows:

BI-13. (1) A copy of any regulation that the Governor in Council proposes to make under any provision of this code to which this section is specifically made applicable shall be published . . .

[Traduction]

Le président: Que décidons-nous messieurs?

Le sénateur Graham: «Doit».

Le sénateur Langlois: «Doit».

Le sénateur Forsey: «Doit».

Le sénateur Smith (Colchester): «Doit».

Le président: «Doit» doit figurer ici.

M. Mahoney: Passons maintenant au point suivant, les articles qui suivent figurent sous la rubrique «Procédures du bureau d'enregistrement».

Le sénateur Smith (Colchester): Excusez-moi, je ne m'étais pas rendu compte que vous étiez passé à autre chose. Serait-il possible de modifier le paragraphe (2) davantage de façon à présenter d'une manière ou d'une autre l'idée qui en plus d'un nombre suffisant de bureaux ces derniers doivent être adéquats pour servir le public en se servant d'une phrase tournée de cette manière?

M. Mahoney: Je pense que cela est inhérent à l'ensemble du système, sénateur. Si, en vertu de BI-13 on établissait un règlement disant qu'il y aura cinq bureaux de sous-conservateur à des endroits différents, les particuliers partout au Canada pourraient présenter des observations prétextant que: «Cinq bureaux n'est pas un nombre suffisant et qu'il en faudrait plutôt 25». Ainsi, je pense qu'il n'est pas nécessaire de poursuivre cette affaire.

Le sénateur Smith (Colchester): D'accord, sauf que si nous décidions de recourir à une disposition comme celle que je viens de suggérer, c'est-à-dire: «un nombre suffisant de bureaux appropriés pour servir le public» il serait possible que nous nous prévalions de certaines normes pour répondre aux objections qui, le cas échéant, nous seraient formulées alors que si nous ne mettons rien il n'y a aucune norme auquel nous pouvons recourir pour évaluer la teneur des objections formulées en ce qui concerne le nombre de bureaux.

Le président: Monsieur Langlois, souhaite ajouter quelque chose.

M. Raynold Langlois, avocat représentant les associations suivantes: L'Association des propriétaires de navires du St-Laurent Inc. et la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited (Bermudes) et les Protection and Indemnity Associations of the London Group, Angleterre: Monsieur le président, le témoin se réfère à la publication des règlements et des délibérations des auditions publiques ou aux objections y afférentes mais il n'a pas dit, pas plus d'ailleurs qu'il n'a proposé dans ses modifications de faire appliquer l'article BI-13 du Code maritime à ces règlements. L'article BI-13 prévoit que le mécanisme de publication et de présentation des objections, avant l'adoption d'un règlement, ne peut être appliqué que de la façon suivante:

BI-13. (1) Le texte de tout règlement que le Gouverneur en conseil se propose d'établir en vertu de l'une quelconque des dispositions du présent code, à laquelle le présent article est expressément rendu applicable doit être publié, etc . . .

[Text]

Et cetera. So unless you reword section BII-24, there is a problem.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I had already stated that it would be necessary to add a third subsection to section BII-24, which did apply that. And, indeed, I read the subsection. It is the same as we have with respect to BII-10. It would simply say "subsection (3), section BI-13 applies with respect to any regulations the Governor in Council proposes to make under this section". You may recall that I read those words to you a few moment ago.

Senator Graham: Mr. Chairman, with respect to Mr. Langlois, could we go back to the very valid point raised by Senator Smith (Colchester), and deal with that first. It is with respect to the possible inclusion of words such as "in sufficient number to conveniently serve the public." I believe that is what you were suggesting, senator. I agree with that suggestion, Mr. Chairman.

Senator Forsey: So do I.

Mr. Gerity: In our recommendations, subsection (b) in the appendix, we have suggested that in any case the number be not less than 15 because, according to any calculation I can make with regard to the size of the country and the disposition of its coastline, you cannot get along with less than 15 registries. That would set a standard, if it were to be included in this section. In other words, the Governor in Council may do this, that or the other, but, in any case, the number of such registries established shall not be less than 15. I cannot measure any way that you can do it with less than 15—even if Ontario, the largest province in the country, has just one.

Mr. Mahoney: Ontario would have to have two, anyhow, because there would have to be one in Ottawa, as well. I find some difficulty with the suggestion of putting a specific number in and on that I would have to seek further instructions. It seems to me that the words "suitable places in Canada" covers, at least to some extent, the point raised by Senator Smith (Colchester). It may not cover it to his satisfaction.

Senator Graham: With respect to the witness, I believe that the words "suitable places" mean suitable accommodation.

Mr. Mahoney: I do not believe so, with respect, senator, because accommodations and that sort of thing are covered in the second part of the subsection. The word "suitable" relates to whether there is sufficient volume of business in an area to warrant the establishment of a registry?

Senator Graham: Mr. Chairman, it may be the intent of the drafters and Mr. Mahoney to suggest that "suitable places" means suitable geographical locations. Not being a lawyer, perhaps I do not understand the full meaning of this particular context, but to me, in ordinary layman's language, the words mean suitable accommodation.

[Traduction]

Donc, à moins de donner un nouveau libellé au BII-24, nous faisons face à une difficulté.

M. Mahoney: Monsieur le président, j'ai déjà déclaré qu'il serait nécessaire d'ajouter un troisième paragraphe à l'article BII-24 à ce sujet. En effet j'ai lu le paragraphe. On peut appliquer ici exactement la même solution que celle que nous avons adoptée à l'article BII-10; ce paragraphe se présenterait de la façon suivante: «le paragraphe BI-13(3) s'applique aux règlements que le gouverneur général en conseil souhaite établir en vertu de cet article». Vous vous souviendrez que c'est ce que je vous ai dit il y a juste un moment.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, par égard pour M. Langlois, pourrions-nous revenir à l'intéressante question soulevée par le sénateur Smith (Colchester) et en discuter d'abord. Elle porte sur la possibilité d'inclure l'expression, «en nombre suffisant pour servir de façon utile le public»: Je crois que c'est là votre suggestion, sénateur, avec laquelle je suis au demeurant d'accord, monsieur le président.

Le sénateur Forsey: Oui, moi aussi.

M. Gerity: Dans les recommandations que nous avons présentées au paragraphe b) de l'appendice, nous avons suggéré que dans tous les cas, le nombre de bureaux d'enregistrement ne soit pas inférieur à 15, car selon les calculs que j'ai pu faire compte tenu de l'étendue du pays et de la disposition de ses zones côtières, il ne saurait y en avoir moins. Cela deviendrait normatif si l'on décidait d'inclure cette disposition dans l'article. En d'autres termes, le gouverneur en conseil a le choix entre trois possibilités mais en tout cas, le nombre de bureaux d'enregistrement ne devrait pas être inférieur à quinze. Je ne vois vraiment pas comment on pourrait s'en tirer avec moins de 15 bureaux—même si, en Ontario, la province la plus étendue, il n'y en a qu'un.

M. Mahoney: L'Ontario en aurait deux de toute façon, car il y en aurait un à Ottawa. J'entrevois certaines difficultés quant à préciser le nombre de bureaux d'enregistrement dans l'article et, à ce sujet, il conviendrait que je me renseigne davantage. Il me semble que l'expression «endroits appropriés au Canada», répond dans une certaine mesure, à tout le moins, à la question soulevée par le sénateur Smith (Colchester). Il se peut que cette réponse ne le satisfasse pas.

Le sénateur Graham: Maintenant, par égard pour le témoin, je crois que l'expression «endroits appropriés» désigne des bureaux appropriés.

M. Mahoney: Je ne crois pas, sénateur, je vous ferai respectueusement remarquer que les questions relatives aux bureaux et aux autres détails de ce genre sont prises en considération dans la seconde partie du paragraphe. Le terme «approprié» se réfère à la question de savoir si le volume de transactions à un endroit déterminé est suffisant pour justifier la création d'un bureau d'enregistrement.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je crois que par «endroit approprié» on veut peut être parler d'un lieu géographique approprié. Je ne suis pas juriste, et peut-être ne suis-je pas en mesure de comprendre la signification globale de ces termes dans ce contexte bien précis, mais à mon avis, pour le

[Text]

The Chairman: What is the wish of the committee?

Senator McElman: The witness has told us on several occasions that they have considered numbers in the department and they consider the absolute minimum to be 12, ranging to a maximum of about 22. In that event, it would seem to me there would be no objection on the part of the ministry to establishing the number at 12. That establishes the principle we are looking for. What is the difference whether it is 12, 15 or 22? If the absolute minimum the department is considering is 12, let us put the minimum in. It does not prevent you from establishing 35, if you wish, or if it is so indicated by the volume of business. The volume is certainly going to be rather horrendous when you start with small craft.

The Chairman: What is the wish of the committee? Somebody prepare a motion to provide 12, 15 or whatever you want.

Mr. Gerity: Mr. Chairman, if I may repeat myself, there is no way I can count less than 15 as being necessary. On the west coast, alone, spread out as it is, you would have to have three. In Newfoundland, alone, to get from the east coast to the west coast is a considerable trip, and you need one on each side. It adds up to 15, no matter what way you look at it.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I may be allowed to add a further word on this, I do not have instructions with respect to that point. I would only ask the committee if they would reserve on that particular point until I can get further instructions.

Senator Graham: I share with the witness his concern about establishing a number. I think the phraseology suggested by Senator Smith (Colchester) would satisfy the desires of the committee, that is if you just insert after the word "Canada" the words, "in sufficient numbers to conveniently serve the public."

Senator Smith (Colchester): That would suit me.

Mr. Mahoney: May I suggest an alternative to that, sir? Why not say something to the effect that "the Governor in Council shall establish a reasonable number of suitable places in Canada." That may sound a little awkward.

Senator Denis: "Sufficient number" may be good enough.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel to the Senate: If you use the word "sufficient," you then raise the question "sufficient for what purpose?"

Mr. Mahoney: What I am trying to avoid is the use of the words "public convenience" because it can make this sort of decision even more difficult.

Senator Denis: To meet the objection of the lawyers, "reasonable" has to be explained. It is not any better than "sufficient."

[Traduction]

profane les termes se réfèrent à des bureaux appropriés au travail du conservateur.

Le président: Qu'en pense le Comité?

Le sénateur McElman: Les témoins nous ont déclaré qu'ils s'étaient penchés à de multiples reprises dans leurs ministères respectifs sur les questions de normes quantitatives et qu'à leur avis, il fallait au moins douze bureaux et pas plus de 22. Dans ce cas, il me semblerait que le ministère ne devrait rien trouver à redire si l'on décidait qu'il y en aurait 12, ce qui donne corps au principe que nous recherchons. De plus, quelle différence y a-t-il s'il y en a 12, 15 ou 22? Si le ministère est d'avis que 12 bureaux est le minimum absolu, stipulez-le. Rien ne vous empêche par la suite d'en créer 35 si vous voulez ou si le volume des transactions le justifie. Il va sans dire que les transactions seront certainement extrêmement nombreuses, compte tenu d'abord du fait que les petites embarcations seront assujetties au règlement.

Le président: Que décide le comité? Que quelqu'un rédige une motion portant le nombre à 12, 15 ou plus!

M. Gerity: Monsieur le président, excusez-moi de me répéter, mais je crois qu'il est absolument impossible d'en prévoir moins de 15. Rien que sur la côte ouest, étendue comme elle est, il en faudrait trois. A Terre-Neuve, la distance entre la côte est et la côte ouest étant assez considérable, il faudrait au moins un bureau à chacune des extrémités. Nous en arrivons donc à 15, quoi que nous fassions.

M. Mahoney: Monsieur le président, si vous me permettez un mot de plus à ce sujet, je n'ai reçu aucune instruction là-dessus. Je voudrais demander au Comité de laisser cette question en suspens jusqu'à ce que je reçoive des instructions supplémentaires.

Le sénateur Graham: Je partage le souci du témoin au sujet de la détermination du nombre. Je crois que la formule proposée par le sénateur Smith (Colchester) satisferait les membres du comité; il propose d'ajouter après le mot «Canada» l'expression «en nombre suffisant pour servir convenablement le public».

Le sénateur Smith (Colchester): Cela me conviendrait.

M. Mahoney: J'aimerais proposer une autre solution. Pourquoi ne pas écrire quelque chose comme «le gouverneur en conseil doit désigner un nombre raisonnable d'endroits adéquats au Canada». La formule peut sembler un peu inusitée.

Le sénateur Denis: «Nombre suffisant» pourrait convenir.

M. R. L. du Plessis, C.R. Légiste et conseiller parlementaire du Sénat: Si vous utilisez le mot «suffisant», vous posez alors le problème de savoir à quelles fins ce nombre doit être suffisant.

M. Mahoney: J'essaie d'éviter l'utilisation des mots «commodité du public» car ils peuvent rendre ce genre de décision encore plus difficile à prendre.

Le sénateur Denis: Pour répondre à l'objection des conseillers juridiques, il faut expliquer le terme «adéquat». Il n'est pas plus approprié que «suffisant».

[Text]

Mr. Gerity: Mr. Chairman, may I also offer an alternative? In the first place, the section nowhere mentions establishing a ship registry at all. The word is not used. You cannot look at marginal comments as part of a statute. It seems to me that if you are going to talk about providing ship registries in principal ports and places in Canada, you should state that "the minister shall provide", or "the Governor in Council shall provide," "suitable ship registries in such ports and places in Canada as will afford ready access to the public requiring such facilities."

The Chairman: That is wide enough for me. Does that suggestion meet with your approval?

Senator Langlois: There seems to be a reluctance to use the proper term. Instead of using "places," why not use "port of registry offices." Those are what we are creating.

My other objection to the proposed new wording is that it is not up to the Governor General to provide registry offices. He does not have a budget for that. It is the department that should provide registry offices and budget for it.

Mr. Mahoney: That is a point that raises the inherent difficulty that this section was originally designed to cover both matters, and that was quite satisfactory when it was dealt with by the minister. I agree that it is not satisfactory when dealt with by the Governor in Council.

The Chairman: Will somebody come up with a solution?

Senator Smith (Colchester): That particular problem could be dealt with by saying, "The Governor in Council, upon recommendation of the minister, shall provide registry offices in sufficient numbers," and so on.

Senator McElman: That means that if the minister does not recommend, nothing happens.

Senator Smith (Colchester): That is true. But he has to recommend a sufficient number of suitable places. It is just a hasty effort to reconcile the varying points of view. I like Mr. Gerity's alternative better than any I have yet heard, including my own.

Mr. Mahoney: Would it not be sufficient to say simply: "The Governor in Council shall establish a reasonable number of deputy registrars' offices in Canada for the filing of documents relating to ships"—period? The furnishing of those offices follows automatically in any event, and I think that can be left out or provided somewhere else if necessary. I would prefer to use the phrase "deputy registrars' offices," because to say it in any other way seems to conflict with the idea that there is one registry. There are deputy registrars' offices but there is only one registry; it may have outlets across the country, but there is still only one registry.

[Traduction]

M. Gerity: Monsieur le président, j'aimerais également proposer une autre solution. En premier lieu, l'article ne parle aucunement de créer un bureau d'enregistrement pour les navires. Le terme n'est pas utilisé. Les commentaires en marge ne sont pas partie intégrante de la loi. Il me semble que si vous désirez créer des bureaux d'enregistrement de navires dans les principaux ports et endroits au Canada, vous devez préciser que «le ministre doit fournir» ou «le gouverneur en conseil doit fournir des bureaux d'enregistrement de navires convenables dans des ports et endroits du Canada facilement accessibles au public qui doit utiliser ces installations».

Le président: Cette formule me semble assez générale. Êtes-vous d'accord avec cette proposition?

Le sénateur Langlois: On semble éviter d'utiliser le terme juste. Pourquoi ne pas parler du «port où se trouve les bureaux d'enregistrement» au lieu «d'endroits». Ce sont bien là les bureaux que nous nous proposons de créer.

Ma deuxième objection à la nouvelle formule proposée porte sur le fait que ce n'est pas le gouverneur général qui doit fournir les bureaux d'enregistrement. Il ne dispose pas du budget nécessaire. C'est plutôt le ministère qui doit fournir les bureaux d'enregistrement et administrer un budget à cette fin.

M. Mahoney: Ce point illustre bien la difficulté qui découle du fait que cet article a d'abord été rédigé pour englober deux sujets différents et il était parfaitement satisfaisant lorsqu'on y faisait mention du ministre. Je comprends que la situation serait différente si l'article faisait mention du gouverneur en conseil.

Le président: Quelqu'un a-t-il une solution à proposer?

Le sénateur Smith (Colchester): On pourrait régler ce problème en écrivant: «Le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, doit créer des bureaux d'enregistrement en nombre suffisant», etc.

Le sénateur McElman: Cela revient à dire que si le ministre ne fait pas de recommandation, rien ne se produit.

Le sénateur Smith (Colchester): C'est exact. Il doit néanmoins recommander des endroits appropriés en nombre suffisant. Il s'agit simplement d'un effort visant à concilier les différents points de vue. Je préfère la solution de M. Gerity à toutes celles que j'ai entendues, y compris la mienne.

M. Mahoney: Ne serait-il pas suffisant de dire simplement: «Le gouverneur en conseil doit créer, au Canada, sur le dépôt des documents relatifs aux navires un nombre raisonnable de bureaux de sous-conservateurs»? De toute façon, l'ameublement de ces bureaux est fourni automatiquement et je crois qu'il est inutile d'en faire mention ou qu'on pourrait le prévoir ailleurs au besoin. Je préférerais utiliser l'expression «bureaux de sous-conservateur» parce que, en utilisant une autre formule, on semble contredire l'idée qu'il existe un seul bureau d'enregistrement. Il existe plusieurs bureaux de sous-conservateur mais un seul bureau d'enregistrement; rien ne s'oppose à ce qu'il y ait des bureaux secondaires dans tout le Canada mais il existe un seul bureau d'enregistrement.

[Text]

Mr. Gerity: There is only one register with respect to any ship, and that is in a port, so what you are setting up in Montreal or anywhere else is a ship register.

Senator Graham: I like Mr. Gerity's wording too, and I would like to hear it repeated.

Mr. Gerity: I think I can manage, or the reporter probably can. I may say at the beginning, in deference to Senator Langlois, that the words "ports of registry" have been constantly used in this country because of the British North America Act definition of "ports" and the actual definition of "ports". I think you will find in the Canada Shipping Act and elsewhere that the word "ports" in places is conjoint. However, it is not a matter of moment to me because we are talking about a ship register. I think what I said was:

The Minister shall provide at suitable ports in Canada ship registries in sufficient numbers to provide ready access to the public seeking such facility.

The Chairman: Does that meet with the approval of the committee?

Senator Graham: Then you go on to the filing of documents relating to ships and so on.

Mr. Mahoney: That does not seem to fit very well. Indeed, it is not necessary there.

Mr. Gerity: If it is a ship registry it is a place for the filing of documents. That is why I deliberately used the words. Indeed, it is the only place for that purpose there.

Mr. Mahoney: There is one comment I should like to make. Mr. Gerity said—I am not sure whether he said it deliberately—"The Minister shall provide".

Mr. Gerity: I want it to have some money.

Mr. Mahoney: That takes it away from the area I was suggesting, where the public would have some right.

Senator Smith (Colchester): I think that would be an important thing to contain in the legislation.

Mr. Mahoney: It is the basis of the suggestion I made, and it avoids the use of the words "shall provide". There is certainly nothing wrong in saying, "The Governor in Council shall establish". If you say it that way you do not have to be concerned about providing such things as furnishings and equipment; the Governor in Council is establishing, and the rest follows.

Senator Smith (Colchester): How would that then read, assuming one were to follow the general purport of Mr. Gerity's suggestion?

Mr. Gerity: I think it is only a matter of substituting "Governor in Council" for "Minister" in the expression I used, which the reporter could no doubt repeat, if necessary.

Mr. Mahoney: As I see it, to follow the formula suggested by Mr. Gerity it would read something like this:

[Traduction]

M. Gerity: Il existe un seul registre pour les navires et il se trouve dans un port; ainsi, c'est un registre de navires que vous constituez à Montréal ou ailleurs.

Le sénateur Graham: La formule de M. Gerity me plaît également et j'aimerais qu'il la répète.

M. Gerity: Je peux le faire, à moins que le sténographe ne s'en charge. Sauf le respect que je dois au sénateur Langlois, je puis d'abord dire que l'expression «ports d'enregistrement» a été constamment utilisée au Canada à cause de la définition de «ports» contenue dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique et de la définition actuelle de «ports». Vous constaterez dans la Loi sur la marine marchande du Canada comme dans d'autres documents, le mot «ports» désigne plusieurs endroits. Toutefois, cela importe peu pour moi car nous parlons de registre de navires. Je crois que j'ai utilisé la formule suivante:

Le ministre doit ouvrir au Canada, dans des ports appropriés, des registres de navires en nombre suffisant pour permettre au public d'y avoir facilement accès.

Le président: Les membres du comité sont-ils d'accord?

Le sénateur Graham: Vous parlez ensuite du dépôt de documents relatifs aux navires, etc.

M. Mahoney: Ces précisions ne semblent pas très bien convenir. En fait, il n'est pas nécessaire de les ajouter au texte.

M. Gerity: Bureau d'enregistrement de navires est synonyme d'endroit où sont déposés des documents. C'est pourquoi j'ai utilisé sciemment l'expression. En fait, c'est le seul endroit approprié.

M. Mahoney: J'aimerais faire un commentaire. Je ne sais s'il l'a fait sciemment, mais M. Gerity a dit: «Le ministre doit fournir.»

M. Gerity: J'ai apporté cette précision pour que des frais soient versés.

M. Mahoney: Ainsi, on ne prévoit plus une situation dans laquelle le public aurait certains droits.

Le sénateur Smith (Colchester): Je crois qu'il est important d'en faire mention dans la loi.

M. Mahoney: C'est là le point essentiel de ma proposition et on évite ainsi d'utiliser l'expression «doit fournir». Rien ne s'oppose à ce qu'on écrive «le gouverneur en conseil doit désigner». Si vous procédez de cette façon, vous n'avez pas à vous soucier de l'ameublement ni du matériel; le gouverneur en conseil désigne l'endroit et le reste va de soi.

Le sénateur Smith (Colchester): Quelle formule pourrions-nous utiliser pour respecter l'essentiel de la proposition de M. Gerity?

M. Gerity: Je crois qu'il suffit de remplacer «ministre» par «gouverneur en conseil» dans l'expression que j'ai utilisée et que le sténographe pourrait sans doute répéter au besoin.

M. Mahoney: Ainsi, pour respecter la proposition de M. Gerity, il faudrait écrire ce qui suit:

[Text]

The Governor in Council shall establish at suitable ports in Canada ship registries in sufficient numbers to provide ready access to the public seeking such facilities.

The Chairman: "for the filing of documents" and so on.

Mr. Mahoney: You do not need to say that if you say "ship registries".

Mr. Gerity: If you use the word "registry" I do not think it is necessary. That is what the place is.

The Chairman: Would somebody move that that be accepted?

Senator Smith (Colchester): I did not hear what Mr. Gerity said.

Mr. Gerity: I said that once you use the words "ship registry" it is a place for the filing of documents, so it is excess verbiage.

Senator Langlois: I would so move.

Senator Smith (Colchester): I would be glad to second it.

Mr. du Plessis: Should that not be, subject to a French translation?

The Chairman: This is all going to be subject to a French translation.

Mr. du Plessis: Also, in case there are any problems with the wording being in conflict with other provisions, I think that, each time an amendment is approved in committee, time should be allowed for some consideration of the final wording so that the form of the amendment fits in with the rest of the bill.

The Chairman: For the fourth and last time I am telling the committee that all these amendments and changes are made in English today, but they will be translated in the proper way into French.

Senator Langlois: And submitted for approval afterwards?

The Chairman: Oh yes.

Mr. du Plessis: For formal adoption at that time.

The Chairman: All in favour? Agreed and passed. Carried. Carry on.

Mr. Mahoney: I assume that that amendment will add a subsection (3) referring to clause BI-13.

The Chairman: Carry on.

Senator Langlois: I understand that amendment would change "Minister" for "Governor in Council".

Mr. Gerity: Yes. I think it would seem to be necessary on the premises, if we are going to refer to clause BI-13. Besides, the regulation ought to be published anyway.

The Chairman: What is next?

[Traduction]

Le gouverneur en conseil doit créer dans des ports appropriés au Canada des bureaux d'enregistrement de navires en nombre suffisant pour permettre au public d'avoir facilement accès à ces installations.

Le président: Pour classer des documents, etc.

M. Mahoney: Vous n'avez pas besoin de faire cette précision si vous parlez de «bureaux d'enregistrement de navires».

M. Gerity: Du moment que vous employer l'expression «bureau d'enregistrement» il n'y a pas lieu d'apporter cette précision. Ce terme désigne l'endroit lui-même.

Le président: Quelqu'un voudrait-il proposer l'adoption de cette solution?

Le sénateur Smith (Colchester): Je n'ai pas entendu ce qu'a dit M. Gerity.

M. Gerity: J'ai dit qu'en utilisant l'expression «bureau d'enregistrement de navires», vous désigniez un endroit où sont classés des documents; il est donc inutile de le préciser.

Le sénateur Langlois: Ainsi, je le propose.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis disposé à appuyer cette proposition.

M. du Plessis: Ne fera-t-on pas une traduction française de ce texte?

Le président: Tout sera traduit en français.

M. du Plessis: De même, au cas où le texte de l'amendement contredirait celui d'autres dispositions, je crois que chaque fois qu'un amendement est approuvé en comité, il faudrait laisser le temps d'étudier le texte final pour vérifier s'il est conforme au reste du projet de loi.

Le président: Pour la quatrième et dernière fois, je répète aux membres du comité que toutes ces modifications sont apportées dans la version anglaise seulement et qu'elles seront traduites convenablement en français.

Le sénateur Langlois: Seront-elles soumises par la suite à notre approbation?

Le président: Évidemment.

M. du Plessis: Pour qu'elles soient adoptées de façon officielle à ce moment-là.

Le président: Tout le monde est d'accord? Adopté. Poursuivez.

M. Mahoney: Je suppose que cette modification se traduira par l'addition d'un paragraphe (3) qui fera référence à l'article BI-13.

Le président: Poursuivez.

Le sénateur Langlois: Je crois que dans l'amendement, on remplacerait le mot «ministre» par «gouverneur en conseil».

M. Gerity: Oui. Je crois que cela semble nécessaire au départ, étant donné que nous ferons référence à l'article BI-13. D'ailleurs, il faut que les règlements soient publiés de toute façon.

Le président: Quel est le point suivant?

[Text]

Senator Bourget: Just a minute, Mr. Chairman.

Senator Langlois: We have to clarify something. We would like to know the exact wording of this amendment.

The Chairman: It is "the Governor in Council".

Senator Langlois: I object to that. I thought we had changed that for "The Minister".

The Chairman: No, it is "the Governor in Council".

Senator Langlois: The Governor in Council has no budget.

Mr. Mahoney: The Governor in Council does not need a budget if it is done this way.

Senator Langlois: He needs money from Parliament, like any other organization.

Mr. Mahoney: Subject to looking into this further, the difference I think is that the original version said, "The Minister shall provide", but what is said in the amendment is, "The Governor in Council shall establish".

Mr. Langlois: There is a difference.

Mr. Mahoney: The regulation is only establishing something which must be followed up by setting up an office and purchasing furniture and so on. I may be quite wrong, but I think there is a difference in that. Mr. du Plessis may have some thoughts on it.

Mr. du Plessis: I think that normally the Governor in Council acts through a minister and on the recommendation of a minister, so I believe the department would be involved and a departmental budget would be involved.

But this is the sort of thing that in my opinion should be discussed with the officials of the Department of Justice who are normally responsible for the drafting of public bills. Perhaps the witness could return at the next sitting with a fuller explanation of this.

Senator Smith (Colchester): I must leave at noon and this is, to my mind at least, the most important provision in all the subject matter we have been considering. I would be reluctant, therefore, to see it left over and then, perhaps, quite substantially changed from what we think it will be at the moment.

The Chairman: No chance.

Senator McElman: Mr. Chairman, during the short adjournment you propose for 11 o'clock, perhaps the witness could contact those whom he needs to consult with respect to this specific section.

The Chairman: That is a very sensible suggestion, which will be followed.

Senator McElman: Might I add that he should impress upon those with whom he is dealing that there is a feeling among at least some members of this committee that no loopholes must be left whereby attrition can diminish the number of registries

[Traduction]

Le sénateur Bourget: Un instant, monsieur le président.

Le sénateur Langlois: Il faut apporter certaines précisions. Nous aimerions connaître le texte exact de cet amendement.

Le président: On veut utiliser l'expression «le gouverneur en conseil».

Le sénateur Langlois: Je m'y oppose. Je crois que nous avons décidé d'écrire «le ministre».

Le président: Non, on le remplace par «le gouverneur en conseil».

Le sénateur Langlois: Le gouverneur en conseil ne dispose d'aucun budget.

M. Mahoney: Le gouverneur en conseil n'a pas besoin de budget si nous procédons de cette façon.

Le sénateur Langlois: Comme tout autre organisme, il lui faut obtenir des crédits du Parlement.

M. Mahoney: Nous pourrions peut-être étudier plus longuement cette question mais je crois que la différence réside dans le fait que dans la version originale, on écrit «le ministre doit fournir» alors qu'on dit dans l'amendement «le gouverneur en conseil doit créer».

M. Langlois: C'est différent.

M. Mahoney: Le règlement édicte simplement une règle qui doit être suivie par la création d'un bureau, par l'achat d'ameublement, etc. Il se peut que je fasse erreur mais je crois qu'il existe là une différence. M. du Plessis aimerait peut-être faire quelques commentaires.

M. du Plessis: Je crois qu'en règle générale, le gouverneur en conseil agit par l'entremise ou sur recommandation d'un ministre, et par conséquent, je crois que le ministère et son budget entreraient en ligne de compte.

Toutefois, je crois qu'il faudrait discuter de cette question avec les représentants du ministère de la Justice qui sont normalement chargés de la rédaction des projets de loi d'intérêt public. Peut-être le témoin pourrait-il nous fournir des explications plus complètes au cours de la prochaine séance.

Le sénateur Smith (Colchester): Je dois m'absenter à midi et à mon humble avis, c'est là la disposition la plus importante parmi celles que nous avons étudiées. Par conséquent, je m'oppose à ce qu'on la mette de côté et qu'on la remplace par une disposition tout à fait différente de celle que nous proposons actuellement.

Le président: N'ayez crainte.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, pendant le bref ajournement que vous proposez pour 11 heures, le témoin pourrait peut-être communiquer avec ceux qu'il doit consulter au sujet de cet article précis.

Le président: C'est là une excellente suggestion qui sera retenue.

Le sénateur McElman: Je pourrais ajouter que le témoin devrait faire remarquer à ceux avec qui il doit communiquer que certains membres du Comité au moins tiennent à ce qu'il n'y ait pas d'échappatoires par lesquels le nombre des bureaux

[Text]

in Canada to a point at which the ministry will return, eventually, to one central registry in Canada.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, if I may make a suggestion, under the Canada Shipping Act the problem has been solved. It was provided under that act that reports of the registry were approved by order in council, which got around the difficulty of appropriation and all that; it was strictly approval by regulation and order in council. If the section were to be re-worded, it could possibly read something like:

The Governor in Council shall approve by regulation such a suitable number of ports of registry as is required to provide an efficient and an accessible ship registry system throughout Canada.

As I stated last night, there should be specific provision in section BII-21 that the existence of these ports of registry be directed by deputy registrars as was provided under the Canada Shipping Act. We also must think of the transitional period. Upon the coming into force of the new act, the ports of registry now in existence cannot just disappear. So there should be provision made that the ports of registry that exist, or the chief officers of customs who are presently acting as the deputy registrars under the Canada Shipping Act, should continue to do so until they are replaced. There, again, you would place the onus on the ministry not to do it by regulation, which would be a further resistance to an attempt to reduce the numbers and return to a central system.

Senator Langlois: Is there any comment on this last suggestion?

The Chairman: What is the wish of the committee?

Senator Graham: Mr. Chairman, if we are to act on the suggestion of Mr. Langlois with respect to the proposed amendment he puts forward, we should have the wording. I could not take it down at the speed at which he read it.

The Chairman: In other words, I believe the effect of Mr. Langlois' suggestion is that the present ports of registry should remain until the new legislation is proclaimed. Then they could be added to, or subtracted from, as in Mr. Gerity's suggested amendment. Whether the old places be retained, or changed, there should still be a sufficient number of deputy registrars' offices to provide for proper access by the public as and when required.

That, as I understand it, is the meaning of your suggestion; is that correct, Mr. Langlois?

Mr. Langlois: Yes.

Senator Langlois: I agree with this; would the witness repeat the wording of his suggestion?

Mr. Langlois: Mr. Chairman, it is a combination of three texts, two of which have already been produced as Item (48), page 62, Part I of the CBA submission. There you have two proposals covering section BII-21. Possibly the paragraph (3) could be improved to cover the transitional period.

[Traduction]

d'enregistrement au Canada serait réduit au point que le ministère pourrait désigner un seul bureau d'enregistrement au Canada, comme c'était le cas auparavant.

M. Langlois: Monsieur le président, j'aimerais souligner que la Loi sur la marine marchande du Canada a déjà réglé ce problème. Elle prévoit que les rapports du bureau d'enregistrement doivent être approuvés par décret en conseil, ce qui contourne la difficulté des affectations de crédit. Les rapports doivent être approuvés par règlement et par décret en conseil. S'il fallait modifier le texte, ce dernier pourrait se lire comme suit:

Le gouverneur en conseil doit approuver par règlement un nombre suffisant de ports d'enregistrement pour établir un système d'enregistrement de navires efficace et accessible dans tout le Canada.

Comme je l'ai déclaré hier soir, l'article BII-21 doit prévoir clairement que ces ports d'enregistrement doivent être désignés par les sous-registres, comme le prévoit la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous devons également tenir compte de la période de transition. Lorsque la nouvelle loi entrera en vigueur, nous ne pourrions tout simplement pas supprimer les ports d'enregistrement actuels. Ainsi, il faudrait prévoir des dispositions pour que les responsables des ports d'enregistrement actuels ou les agents de douanes en chef, qui occupent actuellement le poste de sous-conservateur en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, restent en poste jusqu'à ce qu'ils soient remplacés. Là encore, il faudrait forcer le ministère à ne pas le faire par voie de règlement, ce qui constituerait une entrave supplémentaire à la réduction du nombre des bureaux et au retour d'un système central.

Le sénateur Langlois: Y a-t-il des commentaires concernant cette dernière proposition?

Le président: Quels sont les désirs des membres du comité?

Le sénateur Graham: Monsieur le président, pour que nous puissions prendre une décision concernant l'amendement proposé par M. Langlois, il faudrait en connaître le texte. Il l'a lu si rapidement que je n'ai pu le prendre en note.

Le président: En d'autres termes, je crois que M. Langlois propose que les responsables des ports d'enregistrement actuels conservent leur poste jusqu'à l'adoption de la nouvelle loi. Ensuite, comme le propose M. Gerity, ils pourraient être rayés de la liste ou y être ajoutés. Que les bureaux d'enregistrement demeurent au même endroit ou non, il faudrait qu'il existe un nombre suffisant de bureaux de sous-conservateur pour permettre au public d'y avoir facilement accès au besoin.

Je crois que c'est là l'essentiel de votre proposition; est-ce exact, monsieur Langlois?

M. Langlois: Oui.

Le sénateur Langlois: Je suis d'accord avec la proposition; le témoin pourrait-il en faire à nouveau la lecture?

M. Langlois: Monsieur le président, il s'agit d'une combinaison de trois textes dont deux ont déjà été présentés au numéro 48, page 62, Partie 1 du mémoire de l'ABC. On y trouve deux propositions portant sur l'article BII-21. On pourrait peut-être

[Text]

The text could read:

The Chief Officer of customs at any port in Canada approved for the registry of ships—

We would probably have to add there:

... pursuant to the Canada Shipping Act ...

The paragraph continues:

—shall be a Deputy-Registrar unless a Deputy-Registrar has been appointed pursuant to paragraph (2).

Mr. Mahoney: I am sorry, Mr. Chairman; if we are expected to provide something in writing in accordance with what Mr. Langlois is saying, then we must be able to write it down. I am sorry, but I do not take shorthand.

Mr. Langlois: It is already written down in Part I, Item 48, "Proposed Amendments to Section BII-21 (2) and (3).

I would suggest that the wording that I have proposed for paragraph (3) should be improved by adding after the word "ships" at line 3, "... pursuant to the Canada Shipping Act ... "; and at the end of that line, in lieu of the word "unless", the word "until".

I believe that the interpretation would be that the present system survives the adoption of the Canadian Maritime Code until regulations are adopted changing the situation. This would cover the preoccupation which has been expressed by members of this committee as to the extent to which and under what criteria the system will be changed. I proposed that section BII-24 (2) read, rather than the proposals you made, as follows and I will go very slowly because the wording is not contained in the document:

The Governor in Council shall approve by regulation such a suitable number of ports of registry as is required to provide an efficient and accessible ship registry system throughout Canada.

Then your paragraph (3) could be added, making that type of regulation subject to section BI-13 with respect to filing the notice of objection, et cetera.

By doing so, three objectives would be achieved: one, the port registry system is confirmed; two, the transitional period is covered; and, three, criteria are established.

The Chairman: Does that meet with the approval of the committee?

Senator McElman: It gets around the objection to number expressed earlier.

Mr. Mahoney: This is something which we would have to discuss with the draftsmen to determine whether or not they see any problems with it. If the committee wishes to take a break, I can try to consult with them immediately.

Mr. du Plessis: In your suggested draft, Mr. Langlois, you say:

The Governor in Council shall approve by regulation—

[Traduction]

modifier le paragraphe (3) pour tenir compte de la période de transition.

Le texte pourrait se lire comme suit:

L'agent de douane en chef de tout port au Canada, autorisé à immatriculer des navires ...

Il nous faudrait probablement ajouter:

... en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada ...

Le texte dit ensuite:

... devient sous-conservateur à moins qu'un sous-conservateur n'ait été nommé en vertu du paragraphe (2).

M. Mahoney: Excusez-moi, monsieur le président, mais si nous devons fournir par écrit des commentaires concernant ce que M. Langlois a dit, nous devons pouvoir en prendre note. Or, je ne connais pas la sténographie.

M. Langlois: Le texte se trouve déjà à la Partie 1, numéro 48, «projet d'amendement aux paragraphes BII-21(2) et (3).

Je proposerais de modifier le texte du paragraphe (3) que j'ai déjà lu en ajoutant après le mot «navires», ligne 3, ce qui suit» ... conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada ... »; et à la fin de cette ligne, «jusqu'à ce» au lieu de «à moins».

Je crois qu'on peut dire que le système restera le même après l'adoption du Code maritime du Canada jusqu'à ce qu'on le modifie par règlement. Cela apaiserait les inquiétudes de certains membres du comité concernant les critères dont on s'inspirera pour modifier le système et l'importance de ces modifications. Je proposerais pour le paragraphe BII-24(2) le texte qui suit au lieu des propositions que vous avez soumises, et je vais le lire lentement car le texte n'est pas contenu dans le document:

Le gouverneur en conseil doit approuver par règlement un nombre de ports d'enregistrement suffisant pour offrir un système d'enregistrement de navires efficace et accessible dans tout le Canada.

On pourrait ensuite ajouter votre paragraphe (3) qui assujettirait ces règlements à l'article BII-13, au chapitre de la présentation d'avis d'opposition, etc.

Ce faisant, on atteindrait trois objectifs: premièrement, on validerait le système d'enregistrement au port; deuxièmement, on tiendrait compte de la période de transition et troisièmement, on établirait des critères.

Le président: Les membres du Comité sont-ils d'accord?

Le sénateur McElman: Cela contourne l'objection présentée précédemment à propos de la numérotation.

M. Mahoney: Il faudrait en discuter avec les auteurs de la loi pour déterminer s'ils y voient des objections. Si le comité désire faire une pause, je puis tenter de les consulter immédiatement.

M. du Plessis: Dans votre proposition, monsieur Langlois, vous dites:

Le gouverneur en conseil doit approuver par règlement ...

[Text]

Why would you not consider using the word "establish"? Is there any specific reason for using the word "approve"?

Mr. Langlois: No.

Mr. du Plessis: I think "establish" would be the better word.

Mr. Langlois: If that is the word to use, I would suggest that the wording of the proposed amendment to section BII-21 (2) under item 48 be amended to read "ports established by regulation" as opposed to "ports approved by regulation."

Mr. du Plessis: That would then read: "... any port of registry established ..."

Mr. Langlois: It would read: "... in the ports of registry established by regulation."

Mr. du Plessis: Yes.

The Chairman: Are there any comments on that?

Mr. Mahoney: You are not suggesting, Mr. Langlois, that those all go into the one section? You are suggesting, as I understand it, that section BII-21 (2) shall replace the existing section BII-21, or words to that effect. Where do you suggest that subsection (3) go in?

Mr. Langlois: It would go in as section BII-21 (3), and I would also caution the draftsmen, if I may interject at this point, that section BII-21 (3) would have to retain the word "approved," because in that instance reference is made to the Canada Shipping Act which mentions approval as opposed to establishment. The text which I read would be section BII-24 (2).

The Chairman: We will take a short recess to give Mr. Mahoney an opportunity to consult with the draftsmen on this point.

The committee adjourned.

The Chairman: Due to time constraints, perhaps it would be better if we sat until 1 p.m. or thereabouts, and we shall return at 2 p.m. We shall continue to sit as long as we can. I am hoping that we can get the bill through by 4 o'clock.

I would like to get it finished this afternoon. The timetable requires the staff to get these amendments in proper order, have a translation made of the amendments, and get a report prepared for the meeting next Friday, October 14, when the Senate will sit to pass this bill.

The proposal is that we shall have third reading then and send the bill over to the other place, where they will approve it, as amended, we hope. Then it will come back for Royal Assent on Monday, October 17. We shall have Royal Assent and will then prorogue. That is the intention, but anything can go wrong in this place. We are now dealing with BII-24.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, we have discussed this briefly with the draftsmen and they have a suggestion to make with respect to it. I would first like to read the sections, as they are affected by that suggestion, in their entirety, and I will then raise the particular point that they have raised with us.

[Traduction]

Pourquoi n'employez-vous pas le terme «désigner»? Y a-t-il une raison précise pour employer le mot «approuver»?

M. Langlois: Non.

M. du Plessis: Je crois qu'il vaudrait mieux utiliser «désigner».

M. Langlois: Si c'est là le mot qu'il faut employer, je proposerais de modifier l'amendement au paragraphe BII-21(2), numéro 48, et d'écrire «port désigné par règlement» au lieu de «port approuvé par règlement».

M. du Plessis: On aurait ensuite: «... tout port d'enregistrement désigné...»

M. Langlois: Il faudrait lire: «... tout port d'enregistrement désigné par règlement».

M. du Plessis: Oui.

Le président: Y a-t-il des commentaires?

M. Mahoney: Monsieur Langlois, proposez-vous de tout regrouper en un seul article? Si je comprends bien, vous proposez de remplacer le présent article BII-21 par le paragraphe BII-21(2). Où placeriez-vous le paragraphe (3)?

M. Langlois: Ce serait le paragraphe BII-21(3). Permettez-moi d'ajouter à l'intention des rédacteurs que le terme «approuvé» devrait être conservé dans le paragraphe BII-21(3), car dans ce cas, on fait allusion à la Loi sur la marine marchande du Canada, qui parle d'approbation par opposition à création. Le texte que j'ai lu constituerait le paragraphe BII-24(2).

Le président: Nous ferons une courte pause pour permettre à M. Mahoney de consulter les rédacteurs à cet égard.

La séance est levée.

Le président: En raison des limites de temps, nous ferions mieux de siéger jusque vers 13 heures, puis de reprendre à 14 heures. J'espère que nous aurons examiné l'ensemble du projet de loi avant 16 heures.

J'aimerais que nous en terminions l'étude cet après-midi. Les délais exigent que le personnel mette ces modifications en ordre, en fasse faire une traduction, et fasse rédiger un rapport pour la prochaine séance, qui doit avoir lieu le vendredi 14 octobre et où le Sénat devrait adopter le projet de loi.

On se propose de l'examiner en troisième lecture à ce moment-là, puis que nous le renverrions à la Chambre, où il sera, nous l'espérons, approuvé dans sa forme modifiée. Il recevra la sanction royale le lundi 17 octobre. Nous pourrions ensuite proroger le Sénat. C'est ce que nous projetons, mais on ne sait jamais ce qui peut se passer ici. Passons maintenant à l'article BII-24.

M. Mahoney: Monsieur le président, nous en avons parlé brièvement aux rédacteurs, qui ont une proposition à faire à cet égard. Comme cette proposition les modifie, j'aimerais d'abord lire les articles en question intégralement, puis faire ressortir le point particulier qu'ils ont soulevé ici.

[Text]

Mr. du Plessis has reminded me that subsection (3) of BII-21 has to be put in slightly different form. However, I will not attempt to do that at the moment.

Mr. du Plessis: That is subsection (2).

Mr. Mahoney: I am sorry, yes, subsection (2). As we see it, BII-21 would be altered and subsection (2) would read as it is on page 62 of the Part I report, subject to the changes which Mr. du Plessis would make:

There shall be appointed in the manner authorized by law such deputy registrars and other officers and employees as are necessary for the proper conduct of the office of the Registrar and of the registry offices in the ports approved by Regulations for the registry of ships.

Then subsection (3) would be somewhat different from the subsection (3) which has been suggested by Mr. Langlois. It would read as follows:

The chief officer of customs at any port in Canada approved for the registry of ships pursuant to the Canada Shipping Act shall be a deputy registrar until a deputy registrar has been appointed pursuant to subsection (2) in respect of that port, or, for one year after the coming into force of this act, if at that time a deputy registrar has not been appointed in respect of that port.

Then the next change would be in section BII-24 subsection (2) and that would read:

The Governor in Council shall establish by regulation such a suitable number of ports of registry as may be required to provide an efficient and accessible registry system throughout Canada.

There would be an additional subsection (3), which would read:

Section BI-13 applies with respect to any regulations that the Governor in Council proposes to make under this section.

Now, the only change in that has been in the latter part of subsection (3) of BII-21, and the reason that that additional material has been inserted is simply because, if you do not have that kind of provision, then the existing deputy registrars will go on and on forever. The time limit is flexible. I suggested one year, but that would be subject to whatever the committee thought was reasonable. However, let me read that section again:

The chief officer of customs at any port in Canada approved for the registry of ships pursuant to the Canada Shipping Act shall be a deputy registrar until a deputy registrar has been appointed pursuant to subsection (2) in respect of that port, or for one year after the coming into force of this act, if at that time a deputy registrar has not been appointed in respect of that port.

The effect, as I say, is that the extension ceases if no appointment has been made.

[Traduction]

M. du Plessis m'a rappelé que le paragraphe BII-21(3) doit être rédigé sous une forme quelque peu différente. Je n'essaierai toutefois pas de le faire maintenant.

M. du Plessis: C'est le paragraphe (2).

M. Mahoney: Excusez-moi; c'est effectivement le paragraphe (2). Comme on peut le voir, l'article BII-21 serait modifié et le paragraphe (2), qui figure à la page 62 de la Partie I du rapport, serait libellé ainsi, sous réserve des modifications apportées par M. du Plessis:

Les sous-conservateurs et autres fonctionnaires et employés nécessaires au bon fonctionnement du bureau d'enregistrement principal et des bureaux d'enregistrement portuaires autorisés par règlement à enregistrer des navires doivent être nommés de la façon qu'autorise la loi.

Le paragraphe (3) serait quelque peu différent de celui proposé par M. Langlois. Il dirait ceci:

L'agent en chef des douanes de tout port canadien habilité à enregistrer les navires conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada sera sous-conservateur jusqu'à ce qu'un sous-conservateur ait été nommé pour ce port conformément au paragraphe (2), ou pour une période d'un an à partir de l'entrée en vigueur de cette loi, si un sous-conservateur n'a pas encore été nommé pour ce port.

L'autre modification porterait sur le paragraphe B-24 (2), ainsi conçu:

Le gouverneur en conseil établira par règlement le nombre de ports d'enregistrement requis pour assurer un système d'enregistrement des navires efficace et accessible dans tout le Canada.

On ajouterait aussi le paragraphe (3), qui dirait ceci:

L'article BI-13 s'applique à tout règlement que le gouverneur en conseil propose d'établir aux termes de cet article.

Tout ce qu'on a changé se trouve dans la dernière partie du paragraphe BII-21(3), auquel on a ajouté un membre de phrase simplement sans quoi les sous-conservateurs existants auraient été nommés à perpétuité. La limite de temps est souple. J'ai proposé un an, mais sous réserve de ce que le Comité jugerait raisonnable. Permettez-moi donc de relire cet article.

L'agent en chef des douanes de tout port canadien habilité à enregistrer des navires conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada sera sous-conservateur jusqu'à ce qu'un sous-conservateur ait été nommé pour ce port conformément au paragraphe (2), ou pour une période d'un an à partir de l'entrée en vigueur de cette loi, si un sous-conservateur n'a pas encore été nommé pour ce port.

Comme je l'ai dit, il n'y a pas de prolongation s'il n'y a pas eu de nomination.

[Text]

Senator Graham: Would you read the last part again? Beginning, "or for one year".

Mr. Mahoney: "... or for one year after the coming into force of this act, if at that time a deputy registrar has not been appointed in respect of that port."

The Chairman: Any questions?

Senator Denis: Why do you put the first part, "until there is a change"? Do you mean that?

Mr. Mahoney: Yes, sir. As I understand it, because there are no deputy registrars as such at the moment every chief officer of customs who has now been approved as a registrar would continue as a deputy registrar. In fact, he would be created a deputy registrar by this legislation, either for a period of one year after the act comes into force, or until he is designated.

Senator Denis: Yes. That part is OK. But why the first part of this amendment?

Mr. Mahoney: Well, the suggestion made by Mr. Langlois is that there must be a transitional period where the existing ports of registry are kept in being until such time as the new ones are appointed. That, I think, is a very valid point.

Senator Bourget: Yes, it is.

The Chairman: Agreed?

Senator Langlois: Agreed.

Senator Bourget: Agreed.

Senator Smith (Colchester): Just a minute. As I think I follow that, the time limit of one year, surely, must mean that if no deputy registrar has been appointed by then, for that port, that port ceases to be a port of registry.

Mr. Mahoney: Yes. That is quite right.

Senator Smith (Colchester): I do not know if that is what we want to agree to. That means that after that year all that has to be done to eliminate all the registries, for that matter, would be not to appoint anybody.

The Chairman: Well, let us assume that the government, or the department, will act within one year.

Senator Smith (Colchester): Well, they may go quicker.

Mr. Mahoney: Well, not quite, sir. They might then want to be replaced more quickly. I think one has to assume a certain amount of good faith here. There would be no point in not making those appointments. The whole system which we are trying to establish here would fall to the ground if suitable appointments were not made.

Senator Smith (Colchester): Yes. I agree with that. I am trying to ensure that they have to be made, that's all. I suppose your argument is reasonable if one assumes that all persons concerned with it who are in a position to do something about it are going to try to keep going the kind of registry that I think the committee seems to want, and certainly that I am supporting, anyway; that is, one which has ports of registry

[Traduction]

Le sénateur Graham: Pourriez-vous lire la dernière partie encore une fois? A partir de «ou pendant un an».

M. Mahoney: «Ou pour une période d'un an à partir de l'entrée en vigueur de cette loi, si un sous-conservateur n'a pas encore été nommé pour ce port».

Le président: Des questions?

Le sénateur Denis: Pourquoi dites-vous: «Jusqu'à ce qu'il y ait changement»? Est-ce que c'est bien ce que vous voulez dire?

M. Mahoney: Oui, Monsieur. Si je ne m'abuse, comme il n'y a pas de sous-conservateur comme tel à l'heure actuelle, tout agent en chef des douanes habilité à faire fonction de conservateur continuerait d'être sous-conservateur. En fait, il serait nommé sous-conservateur par cette mesure législative, soit pour une période d'un an d'après l'entrée en vigueur de la loi, soit jusqu'à ce qu'il soit désigné.

Le sénateur Denis: Cette partie-là ne pose pas de problème. Mais qu'est-ce qui justifie la première partie de cette modification?

M. Mahoney: M. Langlois a proposé qu'il y ait une période de transition parce que les ports d'enregistrements existants sont maintenus jusqu'à ce que les nouveaux soient créés. Je pense que c'est un point très valable.

Le sénateur Bourget: Oui.

Le président: Accepté?

Le sénateur Langlois: Accepté.

Le sénateur Bourget: Accepté.

Le sénateur Smith (Colchester): Un instant. Si j'ai bien compris, la limite d'un an signifie que si aucun sous-conservateur n'a été nommé à ce moment-là, le port cesse d'être un port d'enregistrement.

M. Mahoney: C'est tout à fait exact.

Le sénateur Smith (Colchester): Je ne sais pas si c'est ce que nous voulons accepter. Car ainsi, après un an, pour supprimer tous les bureaux d'enregistrement, il suffirait de ne nommer personne.

Le président: Il est à présumer que le gouvernement ou que le ministre agira avant un an.

Le sénateur Smith (Colchester): Il pourrait aller plus vite.

M. Mahoney: Pas vraiment, monsieur. Il faudra peut-être remplacer plus rapidement, Je pense qu'il faut aller ici avec un certain degré de bonne foi. Il n'y a aucun avantage à ne pas procéder à ces nominations. Tout le système que nous essayons d'établir ici serait détruit si on ne procédait pas aux nominations appropriées.

Le sénateur Smith (Colchester): C'est vrai. Je suis d'accord. Je veux m'assurer qu'elles seront faites, c'est tout. Je suppose que votre argument est valable si on présume que tous les intéressés en mesure d'agir essaieront de maintenir le type d'enregistrement que le Comité semble vouloir, et que j'appuie, c'est-à-dire un système où l'on établit des ports d'enregistrement dans un nombre suffisant pour desservir le public de façon relativement commode.

[Text]

placed in a sufficient number of places throughout Canada to serve the Canadian public with reasonable convenience.

Mr. Mahoney: That is inherent in the system which is set out here, sir. The system simply will not work without it.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I think if you read in isolation section BII-21(2), Senator Smith (Colchester) may be right, but in fairness to the witness, I think if you also read the new proposal to which Mr. Mahoney has acceded in BII-24(3), where the obligation is imposed on the Governor in Council to establish such accessible and convenient registry offices, subject to the control provided under BI-13 the problem is circumvented.

Senator Smith (Colchester): That may well be so, and I hope it is. I wonder if that paragraph could be read again. I refer to the one imposing the obligation.

Mr. Mahoney: Yes, sir.

The Governor in Council shall establish by regulation such a suitable number of ports of registry as may be required to provide an efficient and accessible ship registry system throughout Canada.

Senator Smith (Colchester): Yes. I guess if it satisfies the other members of the committee I should be satisfied, too, because it does seem to impose an obligation.

Mr. Gerald P. Barry, Counsel for the Dominion Marine Association: Perhaps I might add, Mr. Chairman, that this transitional period refers only to chief officers of customs ceasing to be in function after one year, so it would not apply to the new registrars, deputy registrars, who, under the other section, are officers of the department of Transport.

Senator McElman: Yes. "Who shall be appointed."

Senator Smith (Colchester): I am satisfied.

Mr. Langlois: I have just a drafting point, Mr. Chairman. Mr. Mahoney, in reading his amendment, used the word "approved" for Section BII-21(2) in referring to ports. It should be "established."

Mr. Mahoney: I think I did say "established."

Mr. du Pleassis: He did.

Mr. Langlois: BII-21(2) should read, "in the ports established." In BII-21(b), it should be, "approved." In BII-21(2) it should be "established," to be consistent with your proposal under BII-24.

Mr. Mahoney: I believe that you are right. I did read "approved." It should be "established."

The Chairman: Let us not have confusion between the legal beagles. It is bad enough with the members of the committee, but when they start fighting, then we are really in trouble.

Is that approved?

[Traduction]

M. Mahoney: C'est inhérent au système établie ici, monsieur. Le système ne fonctionnera tout simplement pas sans cela.

M. Langlois: Monsieur le président, je pense que si on prend séparément le paragraphe BII-21(2), le sénateur Smith (Colchester) a peut-être raison, mais en toute honnêteté, on s'aperçoit, il me semble, qu'on tourne le problème si on lit aussi la nouvelle proposition qu'a acceptée M. Mahoney relativement au paragraphe BII24(3), qui impose au gouverneur en conseil l'obligation d'établir des bureaux d'enregistrement accessibles et commodes, sous réserve du contrôle prévu par l'article BI-13.

Le sénateur Smith (Colchester): C'est peut-être le cas, et j'espère que ça l'est. Pourrait-on relire ce paragraphe. Je parle de celui qui impose une obligation.

M. Mahoney: Oui, monsieur.

Le gouverneur en conseil établira par règlement le nombre de ports d'enregistrement requis pour assurer un système d'enregistrement des navires efficace et accessible dans tout le Canada.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui. J'imagine que si cela suffit aux autres membres du Comité, je devrais également m'en satisfaire, car il semble bien que l'article impose une obligation.

M. Gerald P. Barry, conseiller juridique de la Dominion Marine Association: J'aimerais ajouté, monsieur le président, que cette période de transition s'applique seulement aux agents en chef des douanes qui cessent d'occuper leur poste après un an, et non aux nouveaux conservateurs et sous-conservateurs qui, aux termes de l'autre article, sont des fonctionnaires du ministère des Transports.

Le sénateur McElman: Oui. «Qui seront nommés».

Le sénateur Smith (Colchester): Mes doutes sont éclaircis.

M. Langlois: J'aurais une remarque à faire sur la rédaction, monsieur le président. En lisant sa modification au paragraphe BII-21(2) M. Mahoney a utilisé le terme «approuvés» pour parler des ports. Il aurait dû dire «créés».

M. Mahoney: C'est ce que je pensais avoir dit.

M. du Plessis: C'est ce qu'il a dit.

M. Langlois: Le paragraphe BII-21 (2) devrait dire ceci: «dans les ports créés». Et dans l'alinéa BII-21 (2) b), ce devrait être «approuvé». Dans le premier cas, ce devrait être «créés» pour être conforme avec votre proposition touchant l'article BII-24.

M. Mahoney: Je crois que vous avez raison. J'ai dû dire «approuvé», et ce devrait être «créé».

Le président: Ne faisons pas de confusion entre juristes. C'est déjà assez qu'il y en ait entre les membres du comité. Lorsqu'ils commencent à se chamailler, nous sommes vraiment dans l'embarras.

Adopté?

[Text]

Senator Graham: I have one question. I realize that under BII-24, as proposed, there is an obligation to appoint. But I fail to see why in subsection (3) of BII-21 it is necessary to add "in respect of that port," or "for one year after the coming into force." It seems to me, regardless of the obligation to appoint mentioned in another subsection, that by adding that particular phraseology we are imposing a limitation.

Mr. Mahoney: Not really, sir. If we do not have something like that, then, immediately following the proclamation of this legislation, if the Governor in Council establishes let us say 20 or 25 ports of registry, but does not establish the same number that are now approved ports of registry, and those will continue to go on forever. Some time limitation is necessary.

The Chairman: As I understand it, the customs officers presently appointed as registrars will continue for at least one year. Then it is hoped that the department, after proclamation, will start appointing new registrars in the different ports in which they are required. It may be that the customs office is retained. It may be that it is moved to another town. In the meantime, during the transition period, they will continue to register ships, and then they will be appointed registrars.

Senator Denis: For one year at the most. They could be appointed before.

The Chairman: We are hoping, Senator Denis, that it will be done before.

Senator Langlois: In other words, the department will have one year for the changeover from one system to the other.

Mr. Mahoney: As you will recall, there is a limitation of that kind in the Pilotage Act, or there was. It is not unheard of to do something like this.

Mr. Chairman, I would like to remark that this compromise, if you wish to call it that, that we have reached, is not something that I have had the opportunity to get instructions on from the minister. I have to say that I am not sure what his attitude will be on this. I put that on the record.

Mr. Langlois: I am sorry, Mr. Chairman, to impose on the committee. On this question of establishment of registries. Do I understand BII-21 of the amendments and BII-24 have been approved by the committee? I do not want to go on to something else.

Senator Bourget: Yes.

Mr. Langlois: I would now like to speak to BII-23. In that there is a proposal that the registrar may delegate duties and responsibilities to deputy registrars for obvious reasons.

I would point out the fact that the section refers to "may delegate." The situation that may arise is that if the delegation is not done or if it is improperly done, it may create an uncertainty at the level of the registries in the various ports as to whether or not the deputy registrar receiving a document for filing or recording does have sufficient authority to give you the kind of certainty that you require for any registration.

[Traduction]

Le sénateur Graham: J'ai une question. Je constate qu'aux termes de l'article BII-24, tel qu'il a été proposé, il y a obligation de procéder à des nominations. Mais je ne comprends pas pourquoi il est nécessaire d'ajouter au paragraphe (3) de l'article BII-21, «à l'égard de ce port», ou «pour un an après l'entrée en vigueur». Il me semble, malgré l'obligation de nommer, mentionnée dans un autre paragraphe, qu'en ajoutant ces mots, nous imposons une limite.

M. Mahoney: Pas vraiment, monsieur. Si nous n'avons pas une disposition de ce genre, alors immédiatement après la proclamation de cette loi, si le gouverneur en conseil crée disons 20 ou 25 ports d'immatriculation, sans que leur nombre corresponde nécessairement à celui des ports d'immatriculation approuvés qui existent déjà et cela peut se poursuivre indéfiniment. Il faut imposer un délai.

Le président: Si je comprends bien, les agents de douanes nommés à l'heure actuelle comme conservateurs poursuivront leurs fonctions pour au moins un an. On espère donc, que le ministère, après la proclamation, procédera à la nomination de nouveaux conservateurs dans les ports où ces services sont requis. Le bureau de douanes pourra être conservé. Il pourra aussi être réaménagé dans une autre ville. Entre-temps, pendant la période de transition, ces agents continueront à enregistrer les navires et seront par la suite nommés conservateurs.

Le sénateur Denis: Pour une année tout au plus. Ils pourraient être nommés avant cela.

Le président: Nous espérons, sénateur Denis, qu'ils le seront avant.

Le sénateur Langlois: En d'autres termes, le ministère aura un an pour passer d'un système à l'autre.

M. Mahoney: Vous vous souviendrez qu'un tel délai est prévu dans la Loi sur le pilotage; du moins, il l'était. Il n'est pas extraordinaire de prendre des dispositions semblables.

Monsieur le président, je n'ai reçu aucune instruction du ministre concernant ce compromis, si vous voulez l'appeler ainsi. Je dois admettre que je ne connais pas son opinion à cet égard. J'aimerais que cela soit versé au compte-rendu.

M. Langlois: Je regrette, monsieur le président, d'en imposer au comité. Pour ce qui est de la création des bureaux d'enregistrement, dois-je comprendre que l'article BII-21 des modifications et l'article BII-24 ont été approuvés par le Comité? Je ne voudrais pas passer trop vite à autre chose.

Le sénateur Bourget: Oui.

M. Langlois: Je voudrais maintenant parler de l'article BII-23. Il laisse entendre que le conservateur peut déléguer ses fonctions et responsabilités au sous-conservateur pour des raisons évidentes.

J'aimerais souligner que l'article dit «peut déléguer». Dans le cas où la délégation de pouvoirs ne s'est pas faite, ou qu'elle a été mal faite, il peut y avoir une certaine incertitude au niveau des bureaux d'enregistrement des divers ports à savoir si le sous-conservateur qui doit déposer ou enregistrer un document, détient, de fait, l'autorité requise pour vous donner la certitude que vous voulez au moment de l'enregistrement.

[Text]

The Chairman: In other words, you want to change the word "may?"

Mr. Langlois: No. I would not suggest that, Mr. Chairman. What I would suggest is to add another subsection to section BII-23. I would refer the committee to item 29 of Part I, as I suggested back in August, which is to create a presumption that the deputy registrar has the authority to receive and record documents. I think this is essential in any registry system.

The section would read:

Notwithstanding paragraph (1), the deputy registrar in a port of registry shall have such duties and powers of the registrar as are necessary for the receipt and recording of any document required or authorized to be filed in respect of a ship, pursuant to this book.

In this manner, lawyers and the shipping community will not have to concern themselves with whether or not the delegation has been done or properly done. When they file a document with someone who is a deputy registrar, they are certain that he is authorized to receive it and that he has been given the sanction that the law requires.

Perhaps "pursuant to this book" should be "pursuant to this Code." Perhaps "book" is a little too limiting because there may be a requirement under other books of the Code.

Mr. Mahoney: I see no objection to that.

Mr. du Plessis: From a drafting point of view, would you not agree that instead of "shall have such duties and powers of the registrar as are necessary for . . .," we could just say "may receive and record any document required or authorized . . ." "May" implies authority to do so. This would simplify the wording. It is just a drafting point.

Mr. Langlois: I am not sure.

Mr. du Plessis: Are there any specific powers that are required?

Mr. Barry: The present wording, although longer, might be desirable. Otherwise, there is at least an apparent conflict with those sections that say "shall not record."

Mr. du Plessis: Those subsections are commands not to do something. Here we are giving authority. The normal way that you convey authority is to say a person "may" do something. I am trying to put forward a suggestion for simplicity of language. In the drafting process there is much criticism of unnecessary words. I think that when we have an opportunity to use one word instead of twelve, it is preferable to do so.

Mr. Barry: The danger arises that this is notwithstanding paragraph 1. It goes further than the delegable powers of the registrar.

Mr. Langlois: I am afraid I have to follow my friend's objection.

[Traduction]

Le président: En d'autres termes, vous voulez changer le mot «peut?»

M. Langlois: Non. Ce n'est pas là que je veux en venir, monsieur le président. Je proposerais plutôt d'ajouter un nouveau paragraphe à l'article BII-23. Je voudrais que le comité se reporte au numéro 29 de la partie I, que j'ai proposé au mois d'août, et qui suggère de créer la présomption que le conservateur a l'autorité de recevoir et d'enregistrer des documents. Je crois que c'est essentiel dans tout système d'enregistrement.

L'article serait libellé ainsi:

Nonobstant le paragraphe (2), les sous-conservateurs d'un port d'immatriculation exercent les fonctions et possèdent les pouvoirs du Conservateur nécessaires pour recevoir et enregistrer tout document dont le présent Livre autorise ou requiert le dépôt en regard d'un navire.

De cette façon, les avocats et les expéditeurs n'auront pas à s'inquiéter de savoir si oui ou non la délégation de pouvoir a été bien faite. Lorsqu'ils déposent un document auprès d'un sous-conservateur, ils sont certains qu'il est autorisé à le recevoir et qu'il a reçu la sanction prévue par la loi.

Peut-être que la location «que le présent livre autorise» devrait être remplacée par «que le Code autorise». Le mot «Livre» est peut-être trop restrictif parce qu'il peut y avoir des exigences semblables en vertu d'autres livres du code.

M. Mahoney: Je ne vois aucune objection à cela.

M. du Plessis: Du point de vue de la rédaction, ne conviendriez-vous pas qu'au lieu de «exercent les fonctions et possèdent les pouvoirs du Conservateur nécessaires pour . . .» nous pourrions simplement dire «peut recevoir et enregistrer tout document . . .». «Peut» laisse entendre qu'il a l'autorité de le faire. Cela simplifierait le texte. C'est une question de rédaction.

M. Langlois: Je n'en suis pas certain.

M. du Plessis: Est-ce qu'il faut prévoir des pouvoirs précis?

M. Barry: Le libellé actuel, bien qu'il soit plus long, est peut-être préférable. Autrement, il pourrait y avoir conflit avec les articles qui disent «ne doit pas enregistrer».

M. du Plessis: Ces paragraphes sont une interdiction de faire quelque chose. Ici nous accordons l'autorité d'agir. La façon normale de conférer une autorité à une personne c'est de lui dire qu'elle «peut» faire quelque chose. Je propose de simplifier le texte. Au cours du processus de rédaction, on critique souvent les mots inutiles. J'estime que c'est préférable d'employer un seul mot au lieu d'une dizaine, lorsque c'est possible.

M. Barry: Le danger que cela pose, c'est qu'il s'agit d'une disposition prise nonobstant le paragraphe 1. Cela touche plus que la délégation des pouvoirs du conservateur.

M. Langlois: Je crains devoir soutenir l'objection de mon ami.

[Text]

Mr. Mahoney: I am afraid I have to follow him. I think you are right, but I think it would create more confusion.

The Chairman: I have an agreement already. We are not going to have any more discussion on this one. It is passed. Carried.

Mr. Mahoney: The change in that, however, would read, not "in respect to a ship pursuant to this Book", but "pursuant to this code."

The Chairman: That was agreed. The word "Book" will be changed to "code." And I don't ask what "Book" means.

Mr. Langlois: There is one final point on the establishment. We have covered the existence of the registrar and we have covered the existence of the officers for the transitional period. One thing remains to be covered, and that is, what is the port of registry of a ship on the day that the new act comes into force? With this in mind, in July I had proposed an amendment, a new clause, which I had numbered BII-25, but it could be numbered anything. It would have to be the last clause of the establishment just before the title, "Registry Procedures" at page 54. If you go to Part I of the CBA report, item 51—unless it is covered elsewhere, although I do not believe so—I propose a new clause, which would contain two subsections:

(1) The port at which a ship is registered for the time being—

Or it could say, "on the coming into force of this Act"—

shall be deemed its port of registry and the port to which it belongs.

(2) Any document or declaration that is required or authorized to be filed in respect of a ship for the purpose of this Book—

I think here we have to say "Book"—

shall be filed with the Deputy-Registrar at the ship's port of registry unless the Registrar consents in writing to the production thereof at any other office.

If you do not do that, on the day the old system is abrogated and the new system comes into existence you don't know to which port the ship belongs.

Mr. Mahoney: Surely that is covered under clause 6 of the bill.

Mr. Langlois: Maybe.

Mr. Mahoney: You will find it on the first page of that compendium:

Each ship . . . shall . . . be deemed to be . . . a Canadian registered ship . . . except as modified in accordance with the Maritime Code.

The official number is the same; the home port of the ship is the port of registry. The subsection is covered by the other clause we have in here which requires documents to be retained at the port of registry and for any subsequent documents to be filed there. We have not come to that in the compendium yet.

[Traduction]

M. Mahoney: Je dois aussi abonder en ce sens. Je crois que vous avez raison, ce libellé serait moins clair.

Le président: Déjà on s'entend. L'étude de cet article est finie. Il est adopté.

M. Mahoney: La modification ne se lirait pas «dont le présent Livre autorise ou requiert le dépôt en regard d'un navire» mais bien «dont le présent Code».

Le président: C'est convenu. Le mot «Livre» sera remplacée par le mot «Code». Je ne demande pas ce que désigne «Livre».

M. Langlois: Il reste à voir un dernier aspect de la création, nous avons parlé de l'existence du conservateur et de celle des fonctionnaires nommés pour la période de transition. Il reste à savoir quel sera le port d'immatriculation d'un navire le jour où cette nouvelle loi entrera en vigueur? C'est à cause de cette question que j'ai proposé, au mois de juillet, un nouvel article que j'ai désigné BII-25, mais qui pourrait être désigné autrement. Il s'agirait du dernier article de la section sur la création avant le titre «procédures du bureau d'enregistrement» à la page 54. Si vous vous reportez à la partie I du rapport de l'A.B.C., le numéro 51—à moins qu'il ait été étudié ailleurs et je ne crois pas que ce soit le cas—je propose un nouvel article qui contiendrait deux paragraphes:

(1) Le port où un navire est pour lors immatriculé.

Où il pourrait être libellé: «le jour de l'entrée en vigueur de cette loi» . . .

est censé être son port d'immatriculation et son port d'attache.

(2) Tout document et toute déclaration dont le dépôt est requis ou autorisé aux fins du présent Livre.

Je crois que nous devons dire «Livre» ici . . .

doit être déposé auprès du sous-conservateur du port d'immatriculation du navire à moins que le Conservateur ne consente par écrit à ce qu'il le soit à un autre bureau.

Si vous ne faites pas cela, le jour où l'ancien système sera abrogé et où le nouveau système entrera en vigueur, vous ne saurez quel est son port d'attache.

M. Mahoney: Cela est sûrement visé en vertu de l'article 6 du bill.

M. Langlois: C'est possible.

M. Mahoney: Vous le trouverez au début du recueil:

Tout navire . . . est réputé . . . être un navire immatriculé sous pavillon canadien . . . sauf modification conforme au Code maritime.

Le numéro officiel reste le même; le port d'attache du navire est son port d'immatriculation. Le paragraphe est englobé par l'autre article que nous avons ici et qui stipule que les documents doivent être conservés dans le port d'immatriculation et que tout autre document doit être déposé là. Nous n'avons pas encore touché à cet aspect dans le recueil.

[Text]

Mr. Langlois: I will withdraw that, Mr. Chairman.

The Chairman: What is the next item?

Mr. Mahoney: We are now dealing with registry procedures, BII-26, which is the same as the original one, BII-27. Subsection (1) is the same. There was an additional (1.1) added to that. That was put forward earlier, and it will be found in Group "B" at page 19. This is the one to which I just referred, which ensures that where documents are filed at one port any subsequent documents must be filed at the same port except on consent of the registrar. The reason that is put in is to make it possible to transfer from one port to another.

The Chairman: Agreed?

Mr. Barry: I do see a mechanical problem here. If you are having a closing on a ship you will have to check that the registrar has not just consented in writing. Certainly if you are in Newfoundland or B.C. you will have to make sure that the closing takes place within Ottawa office hours to do this. I submit that it might be desirable to add after "unless the Registrar consents in writing to the production thereof at any office," words to the effect: "and notifies the deputy registrar of the ship's port of registry," so that you can be certain when you go into that port of registry that you have got the deal firm.

Mr. Mahoney: I don't agree with that. It imposes an additional hazard, I think. I do not think it is a necessary thing. It could impose the additional difficulty in the event that the registrar had not notified the deputy registrar. I do not see anything inherent in that subsection which requires someone on a transaction to check with the chief registrar to see if any consent has been given. As an administrative matter the registrar would, of course, if he had given such consent, advise the deputy registrar, and all the documents would be transferred, so there would not be anything there. I just don't see that as a necessity.

Mr. Barry: Perhaps I might elaborate. If I go into St. John's, Newfoundland, at 9 o'clock on Tuesday morning for the purpose of a sale on a mortgage, I am totally unable to tell the buyer and the lending institution that they have got good title unless I am absolutely certain that on Monday afternoon the registrar had not consented to the production of the documents at some after registry. This leaves in attenuated form the same problem at the central registry. I simply cannot give the client the opinion that he is entitled to receive.

Mr. Mahoney: What I am getting at is that, if the chief registrar has consented to all of the documents, the whole record of that ship will have to be transferred. The registrar is not going to consent to one document with respect to a ship being filed in some other place. It will only work where the whole file is transferred.

Mr. Barry: That is not what the clause says. The clause just gives the right on the part of the registrar to consent in writing

[Traduction]

M. Langlois: Je vais retirer ma remarque, monsieur le président.

Le président: Quel est le prochain numéro?

M. Mahoney: Nous parlons maintenant des procédures d'enregistrement à l'article BII-26 qui correspond à l'article original, soit BII-27. Le paragraphe (1) est le même. On a ajouté le (1.1). Ce paragraphe avait été proposé plus tôt et se trouve dans le groupe «B» à la page 19. C'est l'article auquel je viens de me reporter et qui stipule que lorsque les documents sont déposés dans un port, tous les documents subséquents doivent être déposés au même port, sauf avec le consentement du conservateur. Cette disposition a été prise pour permettre le transfert d'un port à un autre.

Le président: Convenu?

M. Barry: J'entrevois la possibilité d'un problème technique. Si quelqu'un conclut une transaction à l'égard d'un navire il faudra vérifier si le conservateur n'a pas depuis peu donné son consentement écrit. Si vous vous trouvez à Terre-Neuve ou en Colombie-Britannique, vous devrez vous assurer que la transaction est conclue pendant les heures de bureau à Ottawa afin d'effectuer cette vérification. Je crois qu'il serait souhaitable d'ajouter après «à moins que le conservateur ne consente par écrit à ce qu'il le soit à un autre bureau», une clause de cette nature «et avise le sous-conservateur du port d'immatriculation du navire», afin qu'il soit possible de s'assurer en se rendant à ce port d'immatriculation que la transaction est de fait conclue.

M. Mahoney: Je ne suis pas d'accord. A mon avis, cela crée un risque supplémentaire. Ce n'est pas nécessaire. Cette façon de procéder entraînerait une difficulté supplémentaire dans le cas où le conservateur n'aurait pas avisé le sous-conservateur. Je ne vois rien d'inhérent dans ce paragraphe qui stipule qu'une des parties à la transaction doit vérifier avec le conservateur pour voir si ce dernier a donné son consentement. Dans le cas d'une question administrative, le conservateur, s'il avait donné un tel consentement, en aviserait bien sûr le sous-conservateur et tous les documents seraient transférés. Il ne les aurait donc plus. Je ne vois pas la nécessité de ce que vous proposez.

M. Barry: Je pourrais peut-être élaborer. Si je me présente à St. John's, Terre-Neuve, à 9 heures le mardi matin pour la vente d'une hypothèque, je ne peux pas dire à l'acheteur et au prêteur que le titre est bon à moins que je sois absolument certain que le conservateur n'a pas consenti, le lundi après-midi, à ce que des documents soient déposés dans un autre bureau d'enregistrement. Le même problème, bien qu'atténué, existe au bureau central d'enregistrement. Je ne peux tout simplement pas rassurer le client comme il se doit.

M. Mahoney: Ce que je veux faire ressortir, c'est que si le conservateur a consenti au dépôt de tous les documents, le dossier entier du navire devra être transféré. Le conservateur ne peut pas consentir au dépôt d'un seul document dans un endroit. Le dossier au complet devra être transféré.

M. Barry: Ce n'est pas ce que dit l'article. Tout ce qu'il fait c'est d'accorder au conservateur le droit de donner son consen-

[Text]

to the production of all documents at another place. The intention of this may be to set up a mechanism for transferring the port of registry as a whole from one place to another; but even then that could be done on Monday afternoon, the matter would not be completed on the Tuesday morning, but there would still be the right to file at the new place, as the clause stands.

Mr. Langlois: In order to cover the ground suggested by Mr. Barry I think very few words would need to be added. At the end we could add the words: "and the ship's registry has been transferred to such other office." It would read: "unless the Registrar consents in writing to the production thereof at any other office and the ship's registry has been transferred to such other office."

Mr. Barry: That would be fine.

Mr. Chairman: Those two have agreed. Agreed?

Mr. Mahoney: Just a moment, please, Mr. Chairman. There is an inherent difficulty in this, because in a sense it is circular. The way this was set up, the ship's registry is transferred by the registrar consenting to the movement of that material to another office. If you follow that, you will see that you are in effect saying that no other document shall be produced where the ship's registry has been transferred and the ship's registry has been transferred, if you follow what I mean.

Mr. Langlois: The reason I said that, Mr. Mahoney, is that your consent relates to production. If your consent had related to the transfer of registry we could probably draft it in another way, such as:

... unless the registrar has consented to the transfer of the ship's registry to another office.

Then it would be inferred that that is where the document will be filed.

Mr. Mahoney: What I am getting at is that if we were to insert the words: "... and the ship's registry has been transferred to such other office ..." then the words: "... unless the registrar consents in writing to the production thereof at any other office" are meaningless, they are useless and might as well not be there. However, if it is understood that that is the way it should be said, then it should read:

... at which such other document was produced unless the ship's registry has been transferred to some other office.

Mr. Langlois: Yes, certainly.

The Chairman: This is agreed, again. Is that section agreed to?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. du Plessis: As amended.

[Traduction]

tement écrit pour la production de tous les documents ailleurs. Il s'agit peut-être d'un mécanisme visant à permettre le transfert du port d'immatriculation en bloc d'un endroit à un autre; mais même dans ce cas cela pourrait être fait le lundi après-midi et l'affaire ne serait pas réglée le mardi matin, mais le droit de déposer les documents à un nouvel endroit existerait toujours, d'après le libellé actuel de l'article.

M. Langlois: Il suffirait, me semble-t-il, d'ajouter quelques mots pour que l'article englobe tout ce que propose M. Barry. Nous pourrions par exemple ajouter à la fin de l'article les mots suivants: «et le bureau d'enregistrement du navire a été transféré à un tel autre bureau.» Le texte serait donc le suivant: «A moins que le conservateur ne consente par écrit à ce qu'il le soit à un autre bureau et que le bureau d'enregistrement du navire ait été transféré à cet endroit».

M. Barry: Ce serait parfait.

Le président: En voilà deux qui sont d'accord. Est-ce adopté?

M. Mahoney: Un instant s'il vous plaît, monsieur le Président. Il y a une difficulté inhérente à cet article qui en un sens tourne en rond. Il a été conçu de manière à ce que le bureau d'enregistrement du navire soit transféré par le conservateur qui consent à ce que ces documents soient déposés à un autre bureau. Si vous suivez cette procédure, vous verrez que ce que vous dites en fait c'est qu'aucun autre document ne sera produit quand le bureau d'enregistrement du navire a été transféré et celui-ci l'a de fait été, si vous comprenez ce que je veux dire.

M. Langlois: Si j'ai dit cela, monsieur Mahoney, c'est que le consentement dont vous parlez vise la production de documents. S'il avait visé le transfert du bureau d'enregistrement nous pourrions probablement rédiger l'article autrement, par exemple comme ceci:

à moins que le conservateur n'ait consenti au transfert du bureau d'enregistrement du navire à un autre endroit.

On pourrait alors en déduire que c'est en ce dernier endroit que le document sera déposé.

M. Mahoney: Ce à quoi je veux en venir, c'est que si nous ajoutons les mots: «... et le bureau d'enregistrement du navire a été transféré à cet autre endroit...», alors les mots: «à moins que le conservateur ne consente par écrit à ce qu'il le soit à un autre bureau», n'ont pas de sens, sont inutiles et il vaudrait mieux les supprimer. Mais si l'on s'entend pour l'exprimer de cette façon, alors il faudrait rédiger le texte de la façon suivante:

... où l'autre document l'a été à moins que le bureau d'enregistrement du navire n'ait été transféré à quelque autre endroit.

M. Langlois: Oui, certainement.

Le président: Nous sommes donc de nouveau d'accord à ce sujet. Adoptons-nous cet article?

Des voix: Adopté.

M. du Plessis: Tel qu'amendé.

[Text]

The Chairman: As amended, and the French translation will come later.

Mr. du Plessis: So, in effect, consent of the registrar is eliminated and not required?

Mr. Langlois: Yes.

Senator Denis: And has been accepted.

Mr. Mahoney: I must take back what I said, that it would be better by reducing the words somewhat. We believe that there is a duplication but, since there is no other provision allowing the actual transfer of the registry, we think that it is better to leave it in there with the duplication. So it will read as was suggested, that after the word "office", we add the words: "... and the ship's registry has been transferred to such other office."

The Chairman: For the third time everyone agrees to it. We will pass it as amended, and the French translation will come later.

Mr. Mahoney: The next change is in section BII-28. The amendment to that is to be found in Group "C", at page 18. You have the whole new section in the compendium, reading as follows:

BII-28 Where a document is filed with the registrar by producing the original document and an exact copy thereof at the office of a deputy registrar, the deputy registrar shall forthwith advise the registrar of the time and date of the filing of the document and provide him with a summary of its contents.

Of course, the purpose of that requirement is to enable the central information to be retained in Ottawa, so that information searches can be carried out, as I described earlier.

The Chairman: Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Passed.

Mr. Mahoney: Section BII-29 is the same as in the original.

Senator Smith (Colchester): Just one second; I have not digested that yet, but it talks about a document being recorded by the registrar being the only kind of certificate acceptable to make this a document which can be presented in evidence in court.

Mr. Mahoney: No, sir.

Senator Smith (Colchester): Is that not what it means?

Mr. Mahoney: No, I believe you are reading something into it which is not there. All this means is that where any document is filed at the agreed registry the deputy registrar at that registry informs the chief registrar so that that can be added to the information which is stored with respect to that ship.

Senator Smith (Colchester): Yes, but as I read section BII-29, it does provide for documents to be admissible in

[Traduction]

Le président: En effet, et la traduction française sera faite ultérieurement.

M. du Plessis: Le consentement du conservateur est donc effectivement supprimé et n'est plus nécessaire?

M. Langlois: C'est cela.

Le sénateur Denis: Et cela a été adopté.

M. Mahoney: Je dois retirer ce que je viens d'avancer, à savoir qu'il vaudrait mieux supprimer quelques mots. À mon avis, il y a double emploi mais puisqu'aucune autre disposition ne prévoit le transfert réel de l'enregistrement, je pense qu'il vaut mieux la laisser dans cet article malgré le double emploi. Le texte de l'article sera donc celui qui a été proposé, c'est-à-dire qu'il faut ajouter après le mot «bureau» le membre de phrase suivant: «... et les documents d'enregistrement du navire ont été transférés à tel autre bureau».

Le président: Pour la troisième fois, tout le monde est d'accord. Nous l'adopterons tel qu'amendé et la traduction française sera faite ultérieurement.

M. Mahoney: La modification suivante vise l'article BII-28 et se trouve à la page 18 du groupe «C». Le recueil reproduit en entier le nouvel article que voici:

BII-28 Lorsqu'un document est déposé auprès du conservateur par la remise de son original et de son double au bureau d'un sous-conservateur, ce dernier doit immédiatement informer le conservateur de l'heure et de la date de dépôt du document et lui en fournir un résumé.

Cette disposition a évidemment pour objet de permettre que les renseignements essentiels soient consignés à Ottawa de manière à en faciliter la recherche éventuelle, comme je l'ai mentionné plus tôt.

Le président: Adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté.

M. Mahoney: Le texte de l'article BII-29 est semblable à l'original.

Le sénateur Smith (Colchester): Un instant, je ne l'ai pas encore assimilé, mais il est question d'un document déposé auprès du conservateur comme étant le seul certificat pouvant être reçu en preuve devant un tribunal.

M. Mahoney: Non monsieur.

Le sénateur Smith (Colchester): N'est-ce pas le sens de cet article?

M. Mahoney: Non, je crois que vous lui donnez un sens qui ne s'y trouve pas. Tout ce que l'article affirme c'est que, quand un document est déposé au bureau d'enregistrement convenu, le sous-conservateur de ce bureau en informe le conservateur en chef qui ajoute ce renseignement à ceux déjà recueillis concernant ce navire.

Le sénateur Smith (Colchester): D'accord, mais d'après mon interprétation de l'article BII-29, il est stipulé que ces

[Text]

evidence in any court in Canada, and so on, if they are recorded by the registrar.

Mr. Mahoney: Yes, but that is something which may be delegated to the deputy registrar. The registrar may delegate any duties or functions to the deputy registrar.

Senator Smith (Colchester): Yes. I am just wondering if we are sure that the power of delegation extends to this. This is something that makes the thing admissible in a court of law.

Mr. Mahoney: But the power of delegation extends to all duties and powers of the registrar and the making of that certificate is a power.

Senator Smith (Colchester): I suppose my question really is, is this a power?

Mr. Mahoney: Yes, it is a power.

Senator Smith (Colchester): Or is it merely something which authorizes a court to accept a document which bears a certain certificate?

Mr. Mahoney: No; it is our intention, and our interpretation of it, that this is a power which can be delegated to the deputy registrar.

Senator Smith (Colchester): Is it sufficiently clear that someone cannot object to it on the ground that this really is not a power of the registrar, but merely a provision by virtue of which a document is made admissible?

I am thinking of a case wherein I have come along with this certificate, signed by the registrar and someone on the other side says, "Ho—ho. I am sorry; my learned friend cannot produce that; it is not admissible." I argue, "Yes, it is; the registrar had the power to make the certificate." The reply comes back, "Yes, but this is not concerned with the power; it is describing the kind of document which may be accepted in evidence without proof of the signature, or the official character."

Mr. Mahoney: But, in my opinion, it does follow that the power can be delegated to the deputy registrar, sir, because those documents are retained at the office of the deputy registrar. They are in his possession; he is the custodian of them and, therefore, he is the proper person to hand over any duplicates of them. If the power were not to lie in him, then the document would have to be sent to the registrar in Ottawa, certified and sent back, and, indeed, the registrar in Ottawa would not have the power to certify it, because he would not have the original. There is a necessary implication of the power.

Senator Smith (Colchester): I hope you are right. It says, "—any such facsimile, certified by the Registrar,—".

[Traduction]

documents seront reçus en preuve devant tout tribunal au Canada, et ainsi de suite, s'ils sont déposés auprès du conservateur.

M. Mahoney: Oui mais le conservateur peut très bien déléguer au sous-conservateur l'exercice de toute fonction ou responsabilité.

Le sénateur Smith (Colchester): C'est exact. Je me demande simplement si nous sommes certains que le pouvoir de délégation englobe aussi cette possibilité. Car en vertu de cet article le certificat peut être présenté devant une cour de justice.

M. Mahoney: Mais le pouvoir de délégation englobe toutes les fonctions et tous les pouvoirs du conservateur et l'établissement de ce certificat est un pouvoir.

Le sénateur Smith (Colchester): En réalité, ma question est celle-ci: s'agit-il d'un pouvoir?

M. Mahoney: Oui, c'en est bien un.

Le sénateur Smith (Colchester): Ou s'agit-il simplement d'une disposition autorisant un tribunal à accepter un document qui porte un certain caractère d'authenticité?

M. Mahoney: Non; ce que nous voulons, et c'est aussi notre façon d'interpréter l'article, c'est qu'il s'agisse d'un pouvoir susceptible d'être délégué au sous-conservateur.

Le sénateur Smith (Colchester): La rédaction de l'article est-elle suffisamment claire pour empêcher qu'une personne s'y oppose sous prétexte qu'il ne s'agit pas en réalité d'un pouvoir du conservateur, mais seulement d'une disposition en vertu de laquelle un document peut être reçu comme preuve?

Je pense à une situation où je me présenterais devant un tribunal muni d'un tel document certifié conforme et portant la signature du conservateur, et qu'une personne de l'autre côté se lève et me dise: «Attendez un peu, je regrette, mais mon savant ami ne peut pas produire ce document; il ne peut être reçu en preuve». Je lui répondrais alors: «Bien sûr qu'il peut l'être puisque le conservateur était habilité à l'établir». Et mon opposant me répondrait alors: «Oui, mais cette disposition ne visait pas le pouvoir du conservateur, elle ne fait que décrire le type de document qui peut être reçu comme preuve sans qu'il soit nécessaire d'authentifier la signature ni la qualité officielle du signataire.»

M. Mahoney: Mais, à mon avis, on peut en déduire que le pouvoir peut être délégué au sous-conservateur, monsieur, puisque ces documents sont conservés à son bureau. Il les a en sa possession, il en est le gardien, et est par conséquent la personne habilitée à en délivrer un fac-similé. S'il n'était pas habilité à le faire, le document devrait alors être envoyé au conservateur à Ottawa pour y être certifié, puis renvoyé, et même alors, celui-ci n'aurait pas le pouvoir de le certifier puisqu'il n'aurait pas l'original. Ce pouvoir est donc nécessairement sous-entendu.

Le sénateur Smith (Colchester): J'espère que vous avez raison. Voici ce que je lis: «... un tel fac-similé, certifié conforme par le conservateur, ... ».

[Text]

Mr. Mahoney: But we have used the word “registrar” in every case to get across the principle that it is the chief registrar as chief registrar who holds all of these powers and has all of these duties.

Senator Smith (Colchester): I understand that, and I am not quarrelling with that at all. I am simply trying to direct my question to the situation where a party comes into court with a certificate certified by a deputy registrar enquiring whether or not there would be any material objection on the ground that this is a description of a document which may be introduced as opposed to a power, and the power to delegate does not affect that description in any way.

Mr. Mahoney: The section does go on to say:

—without proof of the signature or of the official character of the person purporting to have certified it.

Senator Smith (Colchester): Yes, but the certificate would be signed by the deputy registrar. The deputy registrar could not possibly, by virtue of any power delegated to him, sign it as registrar. The certificate would have to be signed by a person who describes himself as deputy registrar.

Mr. Langlois: If I may, Mr. Chairman, I think Senator Smith's (Colchester) point is a valid one. There are two minor difficulties with section BII-29. At line 3 the words “by the Registrar” should be deleted, making the section then read:

Documents filed in a manner provided by section BII-27(1) shall be recorded by the making and filing—

And so forth, and as far as certification is concerned, merely add, four lines below, the words “or a deputy registrar.”

Mr. Mahoney: I have no problem with your first suggestion. The reason I hesitate with respect to the suggestion made by Senator Smith (Colchester), and now put forth by you, is that it represents an aberration. Throughout we have followed the practice of using the terms “registrar” and “delegating.” If we then on one occasion do something else, we cause the others to be suspect.

Senator Smith (Colchester): If my point is valid at all, then what you say has no application to it. I am not arguing that this is a power which the registrar does not have.

Mr. Mahoney: As I understand it, you are not arguing that he may or may not have the power; rather, you are arguing that it may be challenged.

Senator Smith (Colchester): Not only that it may be challenged, but challenged successfully because it is not a power. It is only a description of a document.

[Traduction]

M. Mahoney: Mais nous nous sommes partout servi du mot «conservateur» pour bien dégager le principe voulant que c'est le conservateur en chef qui détient, de par sa qualité, tous ces pouvoirs et est investi de toutes ces charges.

Le sénateur Smith (Colchester): Je comprends cela et ce n'est pas du tout le point sur lequel je discute. Ma question cherche simplement à envisager la situation d'une partie qui se présente devant un tribunal munie d'un document certifié conforme par le sous-conservateur, et je demande seulement si on pourrait lui soulever une objection de fond sous prétexte que la loi ne fait que décrire le type de document qui peut être déposé plutôt qu'il n'énonce un pouvoir, c'est-à-dire le pouvoir de déléguer des fonctions n'ayant aucune influence sur cette description.

M. Mahoney: Voici la suite de l'article:

sans qu'il soit nécessaire d'authentifier la signature ni la qualité officielle de la personne qui est sensée l'avoir signé.

Le sénateur Smith (Colchester): Oui, mais le certificat porterait la signature du sous-conservateur. Celui-ci ne pourrait absolument pas le signer en qualité de conservateur, en vertu d'un pouvoir qui lui aurait été délégué. Le certificat devrait porter la signature d'une personne dont la fonction est d'être sous-conservateur.

M. Langlois: Permettez-moi de dire, monsieur le président, qu'à mon avis le sénateur Smith soulève un point valable. L'article BII-29 présente deux difficultés mineures. A la ligne 1 du texte français, il faudrait supprimer les mots «le conservateur» et le libellé de l'article serait donc le suivant:

Les documents déposés de l'une des manières prévues au paragraphe BII-27(1) seront enregistrés en établissant un fac-similé et en le déposant au bureau d'immatriculation...

Et ainsi de suite, et en ce qui concerne la délivrance d'un certificat, il suffirait d'ajouter, à quatre lignes de la fin du texte français de l'article, les mots: «ou par un sous-conservateur».

M. Mahoney: Je ne trouve rien à redire à votre première proposition. Mais la raison pour laquelle j'hésite au sujet de la proposition faite par le sénateur Smith (Colchester), et que vous reprenez à votre compte, c'est qu'elle est absurde. Nous avons partout et uniformément utilisé les mots: «conservateur» et «délégué». Si nous faisons ensuite une exception à la règle, nous jetons un doute sur tous les autres emplois que nous en avons fait.

Le sénateur Smith (Colchester): Si mon point a quelque validité, alors ce que vous dites ne s'y applique pas. Je ne soutiens pas que le conservateur ne détient pas ce pouvoir.

M. Mahoney: Si je vous comprends bien, vous ne discutez pas sur le fait qu'il ait ou non ce pouvoir, mais bien sur le fait que celui-ci peut être mis en question.

Le sénateur Smith (Colchester): Non seulement qu'il puisse être mis en question, mais qu'on puisse même le faire avec raison puisqu'il ne s'agit pas d'un pouvoir, mais bien de la seule description d'un document.

[Text]

The Chairman: Would it help if you simply amended it to read:

—such facsimile, certified by the Registrar or his deputy—

Mr. Mahoney: That is the point we are trying to avoid.

Senator Smith (Colchester): I would be satisfied if that I am trying to get across were given appropriate consideration. Once you understand what I am saying, I think you will have to agree with me.

Mr. Mahoney: I understand what you are saying, senator, and I can see the possibility of a problem. I have a feeling, however, that there may be an answer to it somewhere else in the code.

Senator Smith (Colchester): If you can find an answer already existing, that would satisfy me.

The Chairman: We will postpone further consideration of section BII-29.

Senator Denis: It may be that elsewhere in the code it states that "registrar" may mean a deputy registrar, not only a delegation of powers.

Mr. Mahoney: That specific provision is not contained in the code.

The Chairman: Carry on, Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Section BII-32 deals with the powers of the registrar and with conflicting documents. It is in its original form. There is no amendment to that.

Section BII-33 has been amended, and the amendments can be found in Group "C" on page 19. We had to change these provisions to make it quite clear that the title search set out in subsection (1), which is an information search—except in the one case where title records may be filed in the registrar's office as though it were a deputy registrar's office—that is, in the office in Ottawa, or whatever other place the minister may designate—can be conducted at any time during the normal business hours of the registry, and "registry" in that instance means the registry in Ottawa.

Subsection (2) deals with the title search which must be done in the office where those title documents exist. You will notice one difference in that subsection (1) refers only to abstract, whereas subsection (2) refers to abstract or to transcript—the difference, of course, being that the transcript covers the actual duplication of documents which are on file. That, of course, would not be available at the central registry.

The Chairman: In other words, one can get an abstract at the registry office in Ottawa and an inspection abstract transcript at the port of registry.

Mr. Mahoney: Either one could be obtained at the port of registry, yes.

The Chairman: Is there any further discussion on section BII-33? If not, is it agreed that it be adopted as amended?

Hon. Senators: Agreed.

[Traduction]

Le président: Serait-il de quelque utilité d'amender l'article de la façon suivante:

un tel fac-similé, certifié conforme par le conservateur ou son adjoint . . .

M. Mahoney: C'est justement ce que nous essayons d'éviter.

Le sénateur Smith (Colchester): Si l'on examinait adéquate-ment la proposition que j'essaie de vous expliquer, cela me satisfairait. Une fois que vous aurez compris ce que je soutiens, je pense que vous serez de mon avis.

M. Mahoney: Je le comprends bien, sénateur, et je sais qu'il peut y avoir un problème. J'ai cependant l'impression que l'on peut y répondre ailleurs dans le Code.

Le sénateur Smith (Colchester): S'il y a déjà une solution à ce problème, j'en serais satisfait.

Le président: Nous reprendrons donc ultérieurement l'étude de l'article BII-29.

Le sénateur Denis: Il se peut que le Code déclare ailleurs que «conservateur» puisse signifier sous-conservateur et pas seulement une délégation de pouvoirs.

M. Mahoney: Une telle disposition ne se trouve pas dans le Code.

Le président: Poursuivez, monsieur Mahoney.

M. Mahoney: L'article BII-32 porte sur les pouvoirs du conservateur et les documents en conflit. C'est sa forme initiale. Il n'y a aucune modification.

L'article BII-33 a été modifié et les modifications se trouvent au groupe «C», à la page 19. Nous avons dû modifier ces dispositions pour bien préciser que la recherche dont il est question au paragraphe (1), et qui est une enquête,—sauf dans le cas où les dossiers peuvent être déposés au bureau du conservateur comme s'il s'agissait du bureau d'un sous-conservateur, c'est-à-dire au bureau situé à Ottawa ou à tout autre endroit que le ministre peut désigner,—peut être faite pendant les heures normales d'ouverture du bureau d'enregistrement, et dans ce cas le «bureau d'enregistrement» est celui d'Ottawa.

Le paragraphe (2) porte sur la recherche qui doit être effectuée dans le bureau où se trouvent ces documents. Vous remarquerez pourtant qu'il y a une différence: en effet le paragraphe (1) ne porte que sur les résumés tandis que le paragraphe (2) porte sur les résumés ou les transcriptions, la différence étant, bien sûr, que la transcription inclut la copie fidèle des documents portés au dossier. Il ne serait évidemment pas possible de se la procurer au bureau d'enregistrement central.

Le président: Autrement dit, on peut obtenir un résumé au bureau d'enregistrement à Ottawa et une transcription du résumé de l'inspection au port d'enregistrement.

M. Mahoney: L'un ou l'autre peuvent être obtenus au port d'enregistrement, c'est cela.

Le président: Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article BII-33? Sinon, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

[Text]

Mr. Mahoney: Section BII-34, subsections (1) and (2) are basically the same as found in Bill C-41. There is a minor amendment, and that can be found in Group "B" at page 21. That was simply an amendment made earlier to change the words "abstract letter" to "partial abstract." Apart from that, it is the same subsection. It was not necessary to change it because it fits in with the change made in section BII-33.

That completes the registry scheme.

The Chairman: Are those approved?

Senator Langlois: Was not section BII-29 stood, Mr. Chairman?

Mr. Mahoney: I am not sure whether "stood" is the correct word.

The Chairman: Section BII-29 has been reserved for further consideration.

Senator Langlois: It has not been passed, then?

The Chairman: No, it has been reserved for further consideration. Sections BII-32, BII-33, BII-34 have all been passed. There is only one reservation, and that is with respect to section BII-29.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I was just taking a quick look through the relevant provisions to see whether the problem raised by Senator Smith, dealing with the admissibility of testimony, was solved by any of the provisions in Book I. I did not find anything in Book I which would satisfy that particular problem. Perhaps we should come back to that now.

The Chairman: All right. Let us go back to section BII-29. What are you going to do with this?

Mr. Mahoney: I thought there might be something helpful in the provisions on page 43 of the bill dealing with testimony, but I do not believe there is.

Senator Smith (Colchester): The problem I drew your attention to could be remedied by simply inserting the words "or deputy registrar", in the appropriate place, or, as an alternative, inserting the words "or person authorized by him" or "deputy registrar authorized by him." I would prefer simply adding "or by a deputy registrar."

Mr. Mahoney: I hate to say this, senator, but I like your second suggestion better.

Senator Smith (Colchester): Either one would satisfy me.

Mr. Mahoney: The reason for that is that it is conceivable that the registrar may delegate limited powers to some deputy registrars. I am not thinking of the deputy registrars in the individual ports, but perhaps delegating it to some other person in his own office or elsewhere for certain purposes. This might not be one of them, and it might be, therefore, more acceptable to say "certified by the Registrar."

Senator Smith (Colchester): Or someone authorized by him.

[Traduction]

M. Mahoney: Les paragraphes (1) et (2) de l'article BII-34 sont pratiquement les mêmes que ceux qui figurent dans le projet de loi C-41. Il y a une modification mineure, et elle se trouve au groupe «B» à la page 21. Il s'agit simplement d'une modification apportée précédemment pour remplacer l'expression «extrait explicatif» par «extrait partiel». Pour le reste, c'est le même paragraphe. Il n'est pas nécessaire de le modifier parce qu'il correspond à la modification apportée à l'article BII-33.

Cela tranche la question du bureau d'enregistrement.

Le président: Ces modifications sont-elles adoptées?

Le sénateur Langlois: L'article BII-29 n'est-il pas maintenu, monsieur le président?

M. Mahoney: L'expression «maintenu» n'est peut-être pas celle qu'il convient d'employer.

Le président: L'étude de l'article BII-29 a été reportée à plus tard.

Le sénateur Langlois: Il n'a donc pas été adopté?

Le président: Non, nous l'étudierons ultérieurement. Les articles BII-32, BII-33 et BII-34 ont tous été adoptés. Le seul dont l'étude ait été réservée est l'article BII-29.

M. Mahoney: Monsieur le président, je jetais un coup d'œil aux dispositions dont il est question pour voir si la question soulevée par le sénateur Smith, celle de la recevabilité comme preuve, a été résolue par l'une ou l'autre des dispositions du Livre I. Pour ma part je n'y ai rien trouvé qui le résolve. Peut-être pourrions-nous y revenir maintenant.

Le président: C'est très bien. Revenons à l'article BII-29. Qu'allons-nous en faire?

M. Mahoney: J'ai cru pouvoir trouver une solution dans les dispositions figurant à la page 43 du projet de loi, celles où il est question des témoignages, mais il n'en est rien.

Le sénateur Smith (Colchester): On pourrait résoudre ce problème sur lequel j'ai attiré votre attention en ajoutant tout simplement les mots «ou le sous-conservateur» au bon endroit, ou encore «ou la personne à qui il en donne l'autorisation» ou «le sous-conservateur à qui il en a donné l'autorisation». Je préférerais n'ajouter que l'expression: «ou par un sous-conservateur».

M. Mahoney: Je dois malheureusement dire, monsieur le sénateur, que je préfère votre seconde suggestion.

Le sénateur Smith (Colchester): L'une et l'autre me conviennent.

M. Mahoney: La raison en est qu'il se peut que le conservateur ne confère que des pouvoirs limités à certains conservateurs adjoints. Je ne pense pas aux sous-conservateurs de ports, mais peut-être à certaine autre personne de son bureau ou d'ailleurs à qui il pourrait confier certains pouvoirs pour certaines raisons. Il pourrait ne pas s'agir de l'un d'entre eux, et il serait donc préférable de dire «certifié par le conservateur.»

Le sénateur Smith (Colchester): Ou une personne à qui il en a donné l'autorisation.

[Text]

Mr. Mahoney: Or any person authorized on his behalf.

Senator Smith (Colchester): I would agree with that.

The Chairman: Do you have anything to add to that, Mr. du Plessis?

Mr. du Plessis: It think that would probably be sufficient. I do not know whether we should say "authorized on his behalf." I think "authorized to act on his behalf" would be better.

Mr. Mahoney: I take it the suggestion made by Maître Langlois with respect to section BII-29, line 14, that the words "by the Registrar" be deleted has been accepted, and if everyone is satisfied with that, I think it is a reasonable point.

Senator Graham: Agreed.

Senator Langlois: Agreed.

The Chairman: Let's get it together. There is an amendment to delete certain lines. What has been proposed by the CBA?

Mr. Mahoney: It has been suggested that line 14 on page 55 be deleted, and there be substituted therefor the words "recorded by the making and"

The Chairman: In other words, the amendment is to delete the words "by the Registrar." What is the next point?

Mr. Mahoney: The next point is with respect to deleting line 18 and substituting therefor, commencing with the latter part of the word "certified," "tified by the Registrar, or any person authorized to act on his behalf."

Mr. du Plessis: Should it not be "authorized to act on his behalf for such purpose."? Would that not be the proper wording?

Mr. Mahoney: "authorized to act on his behalf for such purpose."

The Chairman: Is there agreement on those two suggestions?

Mr. du Plessis: I would point out to you that you are using the word "authorized" to distinguish from the use of the word "delegate" in section BII-23. In other words, in section BII-23 the registrar may delegate to one or more of the deputy registrars any powers he may exercise; but in this case it is merely an authorization to act on his behalf for such purpose.

Mr. Mahoney: Yes, I think that is a satisfactory solution. It does not change the main theme of it. It does mean that the registrar is going to have to give out a number of other pieces of paper.

The Chairman: Section BII-29 is agreed to, as amended. Is that understood?

Senator Langlois: Yes.

The Chairman: What is the next point?

Mr. Mahoney: As far as I am aware, Mr. Chairman, that brings us to the conclusion, with the exception of the sections which were reserved last night.

[Traduction]

M. Mahoney: Ou toute personne autorisée en son nom.

Le sénateur Smith (Colchester): Je suis d'accord.

Le président: Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur du Plessis?

M. du Plessis: Je pense que cela suffit probablement. Je ne sais pas si nous devrions dire «autorisé en son nom». Je pense que l'expression «autorisé à agir en son nom» serait préférable.

M. Mahoney: Il me semble que la proposition faite par Me. Langlois au sujet de l'article BII-29, de supprimer l'expression «le conservateur» à la ligne 12 a été acceptée, et si tout le monde est d'accord, cette solution me semble raisonnable.

Le sénateur Graham: Adopté.

Le sénateur Langlois: Adopté.

Le président: Faisons le point. Une modification a été proposée pour supprimer certaines lignes. Qu'a proposé l'Association du Barreau canadien?

M. Mahoney: Que l'on supprime l'allusion au conservateur à la page 55, ligne 12.

Le président: Autrement dit, la modification vise à supprimer l'expression «le conservateur». Et ensuite?

M. Mahoney: L'autre question a trait à l'attestation fournie par le conservateur et il s'agirait d'ajouter à la ligne 19 l'expression «forme par le conservateur ou toute personne autorisée à agir en son nom».

M. du Plessis: Ne faudrait-il pas plutôt dire «autorisé à agir en son nom à cette fin»? Ne serait-ce pas là l'expression juste?

M. Mahoney: «Autorisée à agir en son nom à cette fin».

Le président: Que pensez-vous de ces deux propositions?

M. du Plessis: Je vous signalerais que vous utilisez le terme «autorisée» pour établir une distinction entre ce dernier et le terme «déléguer» figurant à l'article BII-23. Autrement dit, dans ce dernier article, le conservateur peut déléguer à un ou plusieurs sous-conservateurs tout pouvoir qu'ils peuvent exercer; mais dans ce cas, il ne s'agit que d'une autorisation à agir en son nom à cette fin.

M. Mahoney: Oui, cela me semble une solution acceptable. Cela ne change rien au fond. Le conservateur devra simplement fournir d'autres documents.

Le président: L'article BII-29 modifié est adopté. Êtes-vous d'accord?

Le sénateur Langlois: Oui.

Le président: Passons à l'autre question?

M. Mahoney: Si je comprends bien, monsieur le président, nous en arrivons donc à la fin, sauf qu'il reste à traiter des articles dont nous avons reporté l'étude hier soir.

[Text]

Mr. Langlois: I am afraid this may not necessarily be the case. May I draw your attention to Part I of the CBA report where certain matters have either been not commented on by the CBA or are the subject matter of a recommendation which may not have been covered in our discussions so far this week.

I would draw your attention to page 28 of the CBA report, item 23. This proposes to add a new subsection to section BI-21 so that notice is given when a seizure is effected and forfeiture is underway. This would allow the persons affected by the seizure to know that the seizure has taken place, and what the charge is. Item 23 states:

BI-21(2). A seizure is made by serving upon the ship, the ship and cargo or the cargo, the person in charge thereof and the person empowered to give a clearance in respect thereof, a notice of seizure describing the offence alleged to have been committed and the grounds upon which it is believed that such offence has been committed, which Notice of Seizure shall also be filed in the Admiralty Court within ten (10) days of the serving thereof.

The reason why that was proposed was because of the rights given to third parties and, for that matter, the right given to the accused that he should be informed. That proposal has been drawn from other texts in similar statutes in Canada.

So far there is no real form of notification to allow people to contest the seizure or to take whatever means they wish to take in order to protect their rights.

I respectfully submit that section BI-21 should be amended to add that paragraph, not necessarily as paragraph 2 but in whatever order you find preferable. There is nothing in Part II covering that, however, although it says, "See Part II."

Mr. Mahoney: I am not so sure that is so, Mr. Langlois. There are a number of occasions where the Bar has not seen fit to make a comment. In fact, they have used the words "No comment" on a number of occasions, and our attitude to that really had to be that, if they did not want to make the comment, either in their report or to this committee, then we felt that it was not a matter that we were being asked to make a change on. I believe that their note, with respect to seeing Part II, refers to the material on that same section, which is contained in Part II. It does not deal with that specific problem. This matter has been discussed earlier. We have always been opposed to the idea of such a notice, and I think that remains our attitude.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I would like to know why the witness is opposed to this amendment. We are merely giving notice.

Mr. Mahoney: It is more than notice, though, Senator Langlois. It is notice of seizure describing the offence alleged to have been committed and the ground upon which it is believed to have been. It is practically a statement of claim. We do not think that that is something which should be required.

[Traduction]

M. Langlois: Je crains qu'il n'en soit peut-être pas ainsi. J'attire votre attention sur la partie I du rapport de l'Association du Barreau canadien où certaines questions n'ont pas été soulevées par l'Association ou ont fait l'objet d'une recommandation qui n'a peut-être pas encore été abordée cette semaine.

Au numéro 23 de la page 28 du rapport, l'Association du Barreau canadien propose d'ajouter un nouveau paragraphe à l'article BI-21 pour qu'un avis soit donné lorsqu'on procède à une mise sous séquestre et qu'une confiscation doit suivre. Les personnes touchées par la mise sous séquestre pourraient ainsi en être informées et prendre connaissance du chef d'accusation porté contre elles. Le numéro 23 est ainsi rédigé:

BI-21 (2). Il y a mise sous séquestre du navire et de sa cargaison ou de l'un ou l'autre en signifiant à la personne qui en est chargée et à celle qui a le pouvoir de donner congé aux biens auxquels l'ordonnance s'applique, un avis de mise sous séquestre décrivant l'infraction qui est censée avoir été commise et les motifs sur lesquels on se fonde pour croire qu'elle l'a été, avis de mise sous séquestre qui sera en outre déposé auprès de la Cour d'amirauté dans les dix jours de la signification.

On a proposé cette modification en raison des droits reconnus aux tierces parties et, partant de là, des droits qu'a l'inculpé d'être informé. Cette proposition a été tirée d'autres textes de loi semblables.

Jusqu'à présent, aucun avis n'est envoyé pour permettre aux intéressés de contester la mise sous séquestre ou de prendre les moyens qui leur sembleraient bons pour protéger leurs droits.

Je propose donc respectueusement que l'article BI-21 soit modifié en y ajoutant ce paragraphe, qui ne serait pas nécessairement le paragraphe II, mais qu'on l'ajoute dans l'ordre qui vous convienne. Rien dans la partie II ne touche cet aspect de la question, bien qu'on y trouve le renvoi suivant: «Voir Partie II».

M. Mahoney: Je ne suis pas convaincu qu'il en soit ainsi, monsieur Langlois. Dans un certain nombre de cas, le Barreau n'a pas jugé utile de faire des remarques. En fait, il a, à de nombreuses reprises, utilisé l'expression «sans commentaire» et, dans les circonstances, compte tenu du fait qu'il n'a voulu faire aucune remarque dans son rapport ni devant ce Comité, il nous a semblé que ce n'était pas une question que nous étions invités à modifier. Je crois que sa note, celle qui nous renvoie à la Partie II, fait allusion au sujet de ce même article, lequel est abordé à la partie II. Il ne traite pas de ce problème particulier qui a été abordé plus tôt. Nous nous sommes toujours opposés à l'idée de signifier un avis et notre attitude n'a pas changé.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, j'aimerais savoir pourquoi le témoin s'oppose à cette modification. Nous ne faisons que signifier un avis.

M. Mahoney: C'est plus qu'un avis, monsieur le sénateur. Il s'agit d'un avis de mise sous séquestre décrivant l'infraction qui est censée avoir été commise ainsi que les motifs sur lesquels on se fonde pour croire qu'elle l'a été. C'est, à toutes fins pratiques, une demande introductive d'instance. Nous ne croyons pas que cela soit nécessaire.

[Text]

Mr. Langlois: In other words, we should be charged and not know what we are charged with?

Mr. Mahoney: No, not at all. Let the charge take place in the normal way. Forfeiture only takes place where a person is charged with an offence. That charge is quite separate, and the party certainly knows he is being charged with an offence. The forfeiture procedure is a procedural matter. We do not believe that this kind of notice is required.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, the difficulty is the vessel is seized. It can be immobilized. The code does not indicate how long or what kind of delay there will be. Proceedings have to be filed as a result of the seizure. All we know is that when the actual seizure is performed it is from that day on and it is to be prescribed and there will be notice.

Mr. Mahoney: There is a limit on how long the ship may be held.

Mr. Langlois: Yes, 30 days. But that is to file proceedings. But when the vessel is seized, then at that point is it not possible to give some form of notice which would allow people who are affected by that act, that unilateral act, to know what to do and how to defend themselves?

Mr. Mahoney: In effect, they will have that within the 30 days, and probably well within it, but we felt that 30 days was the maximum limit. If there is no proceeding within that time limit, then the ship goes free.

Mr. Langlois: And you have immobilized the ship for 30 days.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I think it is inconceivable that any property owner could have his property seized without being advised that that has been done and being given the reasons why. We are not a dictatorship in Canada—at least, not yet.

Mr. Mahoney: With respect, sir, that is not so, because, as I said earlier, seizure under these circumstances only applies where someone is charged with a serious offence. The number of offences involved in this sort of seizure is small.

I am sorry that the representatives of the Bar Association are not here. If now all of the matters on which they have not seen fit to make a recommendation are raised, we have no way of knowing any more than you have what their attitude has been to them.

Senator Langlois: I think we can safely assume, Mr. Chairman, that if they had been against this proposal they would have commented on it.

Mr. Langlois: They would have said, "Not recommended," which they did not do.

[Traduction]

M. Langlois: Autrement dit, une accusation serait portée contre nous, mais nous n'en connaîtrions pas la teneur?

M. Mahoney: Pas du tout. On procédera à l'inculpation de façon normale. La mise sous séquestre n'intervient que lorsque une accusation est portée contre quelqu'un. Cette accusation est bien distincte, et l'intéressé sait certainement qu'il est soupçonné d'avoir commis une infraction. La mise sous séquestre est une question de procédure. Nous ne pensons pas que ce genre d'avis soit nécessaire.

M. Langlois: Monsieur le président, la difficulté vient du fait que le navire est mis sous séquestre. Il peut être immobilisé. Le code n'indique ni la durée ni le genre d'immobilisation dont il peut s'agir. Des poursuites doivent être intentées à la suite de la mise sous séquestre. Tout ce que nous savons, c'est que, quand la mise sous séquestre se produit, elle entre en vigueur ce jour-là, elle doit être prescrite et avis doit en être donné.

M. Mahoney: Il y a une limite à la durée de la mise sous séquestre du navire.

M. Langlois: Oui, elle est de 30 jours, pour permettre à l'intéressé d'intenter des poursuites. Mais quand le navire est mis sous séquestre, il n'est plus alors possible d'en donner avis pour permettre aux personnes tombant sous le coup de cette loi, qui est unilatérale, de savoir quoi faire et comment se défendre?

M. Mahoney: En fait, elles le recevront dans les 30 jours, et probablement bien avant, mais nous avons l'impression que ces 30 jours constituent un maximum. S'il n'y a pas de poursuites avant l'expiration de ce délai, le navire peut poursuivre librement sa route.

M. Langlois: Et vous l'avez immobilisé pendant 30 jours.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je pense qu'il est inconcevable qu'un propriétaire puisse voir son bien mis sous séquestre sans en être informé et sans qu'on lui en donne les raisons. Nous n'avons pas une dictature au Canada—du moins, pas encore.

M. Mahoney: Je vous ferai respectueusement remarquer, Monsieur, qu'il n'en est pas ainsi parce que, comme je l'ai déjà dit, la mise sous séquestre dans ces circonstances ne s'applique qu'à quelqu'un qui est accusé d'un délit grave. Le nombre de délits visés par ce genre de mise sous séquestre est faible.

Je regrette que les représentants de l'Association du barreau ne soient pas ici. Si l'on soulève maintenant toutes les questions au sujet desquelles ils n'ont pas jugé utile de formuler une recommandation, nous ne sommes pas plus en mesure que vous de savoir quelle était leur attitude à leur égard.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je crois que nous pouvons sans risque supposer que s'ils avaient été contre cette proposition, ils auraient formulé des observations à ce sujet.

M. Langlois: Ils auraient dit «non recommandé», ce qu'ils n'ont pas fait.

[Text]

Mr. du Plessis: Perhaps they said, "See Part II," because they were going to comment on subsection (1) of section BII-61.

Senator Langlois: They have not cared to comment, and that is a fact we should not ignore.

Mr. Mahoney: The fact is that they made an amendment to section BI-21, subsection (2)—to that very section.

Senator Graham: They made a minor addition; that is right.

Mr. Mahoney: And my interpretation of what they mean by that is that once the vessel goes into the custody of the court, then the normal rules of the court are followed.

Mr. Langlois: I think the amendment to which Mr. Mahoney refers, Mr. Chairman, was addressing itself to the point made by the Dominion Marine Association, which you find on the following page of Part I, at page 30, concerning the process of the court. They did not address themselves to the problem of notice at the time seizure is made.

Mr. Mahoney: But they say, "See Part II" with respect to that also. It seems to me that if, in doing that, they have not specifically taken this matter into account, that is because they feel it is dealt with where you use the words "subject to adjudication by the said court." Their feeling is that then the normal rules of the court are followed, and there is not a need for some express kind of notice. That was certainly my interpretation of their recommendation.

What you are asking for is some extra kind of notice, and I would object to that extra sort of notice, because it seems to me it is a requirement which other people do not have to follow. It is in the nature of a statement of claim, which is really not merited.

Mr. Barry: Mr. Chairman, it seems to me that it is inconceivable that it would take someone 30 days to draft a statement of claim, or an information, which is the delay set forth in section BI-22(4). From a practical point of view, if the delay to serve proceedings were reduced to ten days, the important point raised by Mr. Langlois would be solved and it would not cause any significant problems for anybody else. The present situation, to take the parallel with the pollution case, is that the proceedings in the normal course of events are filed immediately. Certainly in the maritime field the preparation of statements of claim, to get them out before a ship sails, within a few hours, is certainly no uncommon thing; but if there is a delay of 10 days that should permit the drafting of any conceivable statement of claim without any problem.

Mr. Mahoney: Basically, sir, I suggest that the difference between us is that the limitation time which has been placed in the bill is a 30-day period, and we are now being asked to cut that back to a 10-day period. That is the difference of opinion. We felt and still feel that a 30-day period is required.

[Traduction]

M. du Plessis: Peut-être qu'ils ont dit «voir Partie II» vu qu'ils allaient discuter le paragraphe BII-61(1).

Le sénateur Langlois: Ils ne se sont pas donné la peine de faire une observation, et c'est un fait dont nous devrions tenir compte.

M. Mahoney: Le fait est qu'ils ont apporté un amendement au paragraphe BI-21(2).

Le sénateur Graham: Ils ont ajouté un petit détail, c'est exact.

M. Mahoney: D'après moi, ils voulaient simplement dire qu'une fois que le navire se trouve sous la garde du tribunal, ce sont les règles ordinaires de ce dernier qui prévalent.

M. Langlois: Monsieur le président, je pense que l'amendement auquel M. Mahoney fait allusion se rapportait à la question soulevée par la *Dominion Marine Association*, que vous trouvez à la page suivante de la partie I, soit la page 30, qui se rapporte à la procédure du tribunal. Il ne visait pas le problème de l'avis qui doit être donné au moment de la mise sous séquestre.

M. Mahoney: Mais les représentants du Barreau ont dit «voir Partie II», également au sujet de cette question. Il me semble que si, ce faisant, ils n'en ont pas tenu compte de façon précise, c'est parce qu'ils estimaient que ce point serait abordé en même temps que la discussion de l'expression «sous réserve d'une décision dudit tribunal». Ils croyaient que les règles normales du tribunal s'appliquaient dans ce cas et qu'il n'était pas nécessaire de stipuler qu'il fallait un avis. Il s'agit là de mon interprétation de leur recommandation.

En réalité, vous demandez un autre genre d'avis, exigence à laquelle je ne souscris pas, parce qu'il me semble qu'il s'agit d'une condition que d'autres personnes ne sont pas tenues de respecter. C'est la nature même de la réclamation et cette exigence n'est vraiment pas justifiée.

M. Barry: Monsieur le président, il me semble inconcevable qu'il faille 30 jours pour rédiger une réclamation ou pour obtenir un renseignement, ce qui correspond au délai énoncé dans le paragraphe BI-22(4). Du point de vue pratique, si le délai pour signifier des poursuites était ramené à 10 jours, la question importante soulevée par M. Langlois serait résolue et cette modalité ne causerait plus de problème à personne. Actuellement, pour établir un parallèle avec la pollution, les poursuites sont normalement signifiées immédiatement. Il est certain que dans le domaine maritime, il est assez fréquent que l'on doive établir l'exposé de demande en quelques heures, avant le départ du navire; mais si l'on fixe un délai de dix jours cela devrait permettre de rédiger tout exposé de demande sans qu'il y ait de problème.

M. Mahoney: Fondamentalement, Monsieur, je déclare que le différend qui nous oppose réside dans le fait que le délai indiqué dans le bill a été fixé à 30 jours et qu'on nous demande maintenant de le ramener à dix. Voilà le point sur lequel nous divergeons. Nous avons toujours pensé et pensons toujours, qu'un délai de 30 jours est nécessaire.

[Text]

Mr. Langlois: Mr. Chairman, let us not confuse the 30 days, and 10 days, et cetera. I disagree with my friend, Mr. Barry. The 30-day period provided in section BI-22 has nothing to do directly with the admiralty court. It would merely be filing the criminal proceedings. That is one thing. While the criminal proceedings are being carried out, the ship is being detained under the process of the Federal Court, unless we have decided to convert the Federal Court and the admiralty court into a court of criminal process, which is not the case.

What I am saying is that in BI-21 there should be a provision where at the time the seizure is made there is an official document, or some form of notice, that within 10 days the document is filed in the admiralty court also, but given immediately to a person in charge of the ship so that someone knows what is happening to the ship.

I have had occasion to deal with civil servants in the Ministry of Transport and the Coast Guard where I have found out that a ship's clearance has been retained and I do not know why. Here is an expensive piece of investment which is being kept in port and you do not know why, and you practically have to threaten them with a damage suit. I know that my friend, Mr. Barry, is in the Federal Court at the present time challenging the right of certain officials of the Ministry of Transport to retain without a proper warrant and a proper notice having been given. You can retain a ship for five bours and it may cost the owner \$50,000, \$60,000 or \$70,000, or he could even lose a trip.

My wording may be imperfect, but all I am asking is that if an owner is being told that his ship can no longer move, and is being seized, at that very moment he should be told why; and if not why, he should at least be told that it is not being moved pursuant to the powers under sections BI-21 and following of the Canadian Maritime Code.

A ship could be detained for a variety of reasons: Customs, Harbours Board, pilotage dues, the Canadian Maritime Code, et cetera. He wants to know and he has the right to know, as an individual, why his property is being detained. He is not being told, but within 30 days he might find out.

Mr. Mahoney: There is a very substantial difference between detention and seizure. These circumstances apply only to seizure, and a person whose ship is seized will certainly know that his ship has been seized, because his ship will be taken over. That is quite different from detention.

Mr. Langlois: And he does not know why.

Mr. Mahoney: I might add that you said earlier that the 30 days applied only to proceedings in the criminal court, for conviction or judgment; but it does go further than that. It says:

... unless, prior to the expiration of those thirty days, proceedings are instituted

(a) in which a conviction, judgment or order is sought . . .

[Traduction]

M. Langlois: Monsieur le président, ne confondons par les 30 jours, les 10 jours, etc. Je ne suis pas d'accord avec mon ami M. Barry. Le délai de 30 jours prévu à l'article BI-22 n'a rien à voir, directement, avec la Cour d'amirauté. Cela représenterait simplement le délai pour intenter des poursuites au criminel. C'est là une chose. Pendant les poursuites au criminel, le navire est retenu en vertu de la procédure de la Cour fédérale, à moins que nous n'ayons décidé de transformer la Cour fédérale et la Cour d'amirauté en une juridiction criminelle, ce qui n'est pas le cas.

Ce que je déclare, c'est que dans l'article BI-21 il devrait y avoir une disposition prévoyant qu'au moment de la mise sous séquestre, un document officiel ou un genre d'avis sera, dans les dix jours, déposé à la Cour d'amirauté, mais également communiqué immédiatement à une personne responsable du navire afin que quelqu'un sache ce qu'il lui arrive.

J'ai eu l'occasion d'avoir affaire avec des fonctionnaires du ministère des Transports, ainsi qu'avec des gardes-côtes, et je me suis aperçu qu'un congé délivré à l'égard d'un navire avait été conservé, je ne sais pas pourquoi. Or, un navire représente un investissement coûteux, il est gardé au port sans que vous sachiez pourquoi et vous devez pratiquement menacer les fonctionnaires de poursuites. Je sais que mon ami M. Barry se trouve à l'heure actuelle à la Cour fédérale et conteste le droit de certains fonctionnaires du ministère des Transports d'exercer le droit de retenir un navire sans mandat convenable et sans l'avis adéquat. Vous pouvez retenir un navire pendant cinq heures et il peut en coûter au propriétaire \$50,000, \$60,000 ou \$70,000, il peut même perdre un voyage.

Ma façon d'exprimer l'idée n'est peut-être pas parfaite mais tout ce que je demande c'est que, si l'on dit à un propriétaire que son navire ne peut plus se déplacer et qu'il est mis sous séquestre, on doit au même moment lui en donner les raisons et, dans le cas contraire, on doit au moins lui dire qu'il n'est pas poursuivi en vertu des dispositions des articles BI-21 et suivants du Code maritime canadien.

Un navire peut être retenu pour diverses raisons: les droits de douane, de port et de pilotage, le Code maritime canadien, etc., etc. Le propriétaire veut savoir, et en a le droit en tant qu'individu, pourquoi son bien est retenu. On ne lui donne pas les raisons, mais il peut les connaître dans un délai de 30 jours.

M. Mahoney: Il y a une assez grande différence entre la rétention et la mise sous séquestre. Ces circonstances s'appliquent uniquement à la mise sous séquestre et une personne dont le navire est mis sous séquestre le saura certainement parce que l'on prend possession de son navire. Ceci est très différent de la rétention.

M. Langlois: Et il n'en connaît pas les raisons.

M. Mahoney: Vous avez déjà dit que le délai de 30 jours s'applique uniquement aux procédures d'un tribunal criminel, pour une déclaration de culpabilité ou un jugement, mais sans plus. Il est dit:

... à moins que n'aient été intentées avant l'expiration de ce délai de 30 jours des poursuites

a) tendant à obtenir une déclaration de culpabilité, un jugement ou une ordonnance . . .

[Text]

et cetera, or:

(b) for an order of forfeiture of the ship or cargo.

So that the order for forfeiture can be sought in the admiralty court, or must be sought, before the end of that period—one or the other.

The Chairman: Is there any further comment?

Mr. Mahoney: The 30-day period is something which, so far as I am aware, exists in other forfeiture provisions in other statutes, and it is one that we feel is necessary. We do not think that it should be abridged in any way.

The Chairman: Is there any further discussion? Do you wish to say something, Mr. Barry?

Mr. Barry: No, Mr. Chairman.

Senator Bourget: Mr. Mahoney, why is there any objection on your part to give notice? I am not a lawyer, but it seems to me to be reasonable that when a ship is seized like that the owner should be given notice.

Mr. Mahoney: As I said before, when the ship is seized the owners will certainly know about it. The ship will be taken over, so the owners will certainly know about it.

Senator Langlois: How can you say that if you do not give him notice?

Mr. Mahoney: Secondly, the degree of time that we feel is required in order to get these proceedings in motion is 30 days.

Mr. Langlois: If the amendment is too broad, may I ask Mr. Mahoney that if we remove from the proposed wording the words "and the grounds upon which it is believed that such offence has been committed", to limit the notice, in other words, to a description of the offence, we can discover the grounds, or at least try to find them out. At least at the time the vessel is taken over, and the little men in blue uniforms come on board, they should have a piece of paper saying you have either shot your mother or have done something else; and we can then take steps. There should be a notice of seizure describing the offence alleged to have been committed. There should be at least that, something describing the offence. That, surely, is the minimum requirement. For instance, in the P & I Club that we represent, certain matters are covered or are not covered by P & I. How can the owner obtain protection? How can he obtain bail, if possible, to obtain freedom of his vessel, or retain counsel if he is a foreign owner? If the offence is described on the face of the notice it would be possible for the representatives of P & I Clubs to know that the owner can resort to legal counsel immediately or know whether counsel has to be retained through the owners, the charterers or through some agency. He can take steps, in other words, to protect his rights from the day the act occurs, and there is no misunderstanding as to what is the act that has occurred. He would know that it is a seizure pursuant to section BI-21 because he has committed an offence under section B-X, Y, Z.

[Traduction]

Etc., ou:

b) tendant à obtenir une ordonnance de confiscation du navire ou de la cargaison.

Il en résulte que l'ordonnance de confiscation peut être obtenue auprès de la Cour d'Amirauté ou doit être obtenue avant la fin de cette période.—C'est l'un ou l'autre.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

M. Mahoney: Pour autant que je sache, la période de 30 jours existe dans d'autres lois, dans d'autres dispositions relatives à la confiscation et nous pensons qu'elle est nécessaire. Nous ne croyons pas qu'on devrait la réduire en aucune façon.

Le président: Y a-t-il d'autres déclarations? Désirez-vous dire quelque chose, monsieur Barry?

M. Barry: Non, monsieur le président.

Le sénateur Bourget: Monsieur Mahoney, pourquoi vous opposez-vous à la notification? Je ne suis pas avocat, mais il me semble raisonnable que lorsqu'un navire est mis sous séquestre, le propriétaire devrait en être notifié.

M. Mahoney: Comme je l'ai déjà dit, lorsque le navire est mis sous séquestre, les propriétaires le sauront certainement. On prendra possession du navire de sorte que les propriétaires le sauront certainement.

Le sénateur Langlois: Comment pouvez-vous l'affirmer si vous ne les avisez-pas?

M. Mahoney: Deuxièmement, le délai qui à notre avis est nécessaire pour entamer ces procédures est de 30 jours.

M. Langlois: Si l'amendement est trop étendu, puis-je demander à M. Mahoney que nous supprimions du libellé projeté l'expression «et les raisons pour lesquelles nous croyons que ce délit a été commis» afin de limiter l'avis, en d'autres termes, à une description du délit dont nous pouvons découvrir les raisons ou du moins essayer. Au moins au moment où il est pris possession du navire et que les petits hommes en bleu montent à bord, ils doivent être en possession d'un morceau de papier qui précise que vous avez tué votre mère ou fait quelque chose d'autre, et nous pouvons alors prendre des mesures. Il devrait y avoir un avis de saisie qui décrit le délit que l'on prétend avoir été commis. Il doit y avoir au moins quelque chose qui décrive le délit. C'est certainement là un minimum. Par exemple, dans le Club P & I que nous représentons, certaines questions ne sont pas couvertes. Comment le propriétaire peut-il obtenir une protection? Comment peut-il obtenir un cautionnement, si cela est possible, pour faire libérer son navire, ou avoir recours à un avocat, s'il s'agit d'un propriétaire étranger? Si le délit est décrit sur l'avis, il sera possible au représentant des Clubs P & I de savoir que le propriétaire peut avoir immédiatement recours à un avocat ou de savoir si les services de l'avocat doivent être retenus par les propriétaires, les affrêteurs, ou un organisme quelconque. En d'autres termes, il peut prendre des mesures pour protéger ses droits à partir du jour où l'acte se produit et il n'y a pas de malentendus sur la nature de l'acte. Il saura qu'il s'agit d'une mise sous séquestre, conformément à l'article BI-21, s'il a commis un délit aux termes des articles B-X, Y ou Z.

[Text]

The Chairman: We have not got to B-X, Y, Z yet.

Senator Langlois: Mr. Chairman, we have to bear in mind that the owner is not always on board; most of the time he is outside the country. How can he know why his ship is seized?

Mr. Mahoney: I am sorry, Mr. Chairman, I simply cannot give an answer to that, because it requires some concentration. I will have to reserve on it and perhaps speak to it again this afternoon.

The Chairman: With that suggestion of reservation, the meeting will now adjourn until 2 p.m.

The committee adjourned.

The committee resumed at 2 p.m.

The Chairman: We have a quorum. The meeting will come to order.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman and members of the committee, we were dealing with section BI-21 before the noon-hour break, and specifically with the proposed amendment to subsection (2), which Mr. Langlois had submitted, and which is set out on page 28 of part I of the Bar Association report. I undertook to have a further look over the noon hour at this section, to see if I thought we could meet part or all of the proposal that was made, and so I would like to speak to that for a few moments.

The conclusion I have reached is that we should not go along with the suggestion which has been made. First of all, we think that in spite of some vagueness, this is a point that was taken into account by the Bar committee in the amendment which they proposed on page 12 of part II of their report, because that implies that regular processes of the court are followed once the ship is taken into custody. We also feel that the amended version of the amendment that Mr. Langlois said he would be prepared to accept would not be satisfactory. That would consist of a requirement that when a seizure is made a notice describing the offence would have to be served on the ship at the time of seizing it.

We do not feel that the Crown should have to serve such a notice. It is not so much a question of the difficulty of filing that notice within 10 days; it is a question of serving the notice at all. The requirement to serve that sort of notice would hamper enforcement officers in determining whether a ship should be seized, unless they were given a notice to go ahead and serve. In our opinion, it would hamper the whole enforcement of those very important provisions of the code. For that reason we feel that we have to reject the suggestion.

Senator Bourget: But at the time the seizure is made, why, normally, should notice not be served? That is one point I, as a layman, cannot understand. I think, if you are caught somewhere, or seizure is made, someone should be advised.

[Traduction]

Le président: Nous ne sommes pas encore arrivés à B-X, Y ou Z.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, nous devons songer que le propriétaire n'est pas toujours à bord; la plupart du temps il se trouve à l'étranger. Comme peut-il savoir pourquoi son navire est mis sous séquestre?

M. Mahoney: Monsieur le président, je suis au regret de vous dire qu'il m'est tout simplement impossible de répondre à cette question sans avoir au préalable mûri la chose. J'en prends bonne note et j'en reparlerai cet après-midi.

Le président: Soit. Dans ce cas, la séance est levée. Nous reprendrons nos travaux à 14 heures.

Le comité suspend ses travaux.

La séance du comité est reprise à 14 heures.

Le président: Nous avons le quorum. A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mahoney: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, avant de lever la séance, ce midi, nous discutons de l'article BI-21 et plus particulièrement de l'amendement au paragraphe 2 qui a été proposé par M. Langlois et qui est énoncé à la page 28 de la partie I du rapport de l'Association du barreau canadien. Avant la reprise de nos travaux, j'ai jeté un œil plus attentif à cet article pour voir s'il était possible d'apporter un amendement qui tienne compte partiellement ou entièrement de cette proposition; c'est sur quoi je voudrais vous entretenir pendant quelques minutes.

J'en ai conclu que nous ne devrions pas donner suite à la proposition qui a été faite. D'abord, nous croyons qu'en dépit du caractère un peu vague du paragraphe, il s'agit d'un point dont le comité de l'Association du barreau canadien a tenu compte lorsqu'il a proposé l'amendement dont le texte figure à la page 12 de la partie II de son rapport; la référence à l'obligation de suivre la procédure régulière des tribunaux lorsqu'un navire est placé sous la garde d'un prévôt y est implicite. Nous croyons également que la version amendée de l'amendement que M. Langlois s'est dit disposé à accepter ne serait pas satisfaisante. Cet amendement exigerait que lorsqu'un navire est mis sous séquestre, un avis portant le libellé de l'infraction soit remis au capitaine du navire au moment où la mise sous séquestre a lieu.

Nous ne croyons pas que la Couronne doive être tenue de remettre un tel avis. Le problème ne réside pas tant dans le fait qu'il soit difficile de déposer cet avis dans les dix jours, mais dans le fait même de remettre ledit avis. Cette obligation ne ferait que gêner les agents d'application du Code au moment de décider s'ils peuvent mettre un navire sous séquestre sans en avoir préalablement reçu l'ordre. A notre avis, cette obligation entraverait l'application de ces dispositions très importantes du Code. Pour cette raison, nous devons, à mon avis, rejeter cette proposition.

Le sénateur Bourget: Mait, en temps normal, pourquoi ne serait-il pas possible de remettre un avis dès le moment où le navire est mis sous séquestre? Voilà une chose que le profane que je suis ne peut comprendre. Je crois que lorsqu'un navire

[Text]

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I may reply to that, a notice is a formal legal document which has to be prepared, has to state certain grounds, and has to be framed in such a way that it can be used in court at later stages. It is an important document. If the master, for example, of a coast-guard ship happens upon a foreign ship which is flying the Canadian flag wrongly, there is no way that he can get such a notice and go and serve it on the ship. The job has to be done at once. That is the way it has always been done. It has not only always been done in that way in this country, but that is the way it has always been done in forfeiture cases everywhere in the world. Action is taken immediately. To say that the owners of such a ship do not know that the ship has been seized just does not make sense. Any ship owner knows if his ship has been taken into custody, and he knows it very quickly, and I say again that to impose the requirement to serve that kind of notice would hamper the enforcement of these important provisions. This is something we cannot accept, for that reason.

Mr. Barry: I have two points, Mr. Chairman. First, as far as the matter of grounds just referred to by Mr. Mahoney is concerned, Mr. Langlois had conceded that it would be more workable if the part about the grounds upon which it was believed the offence had been committed were deleted, so I do not think that is in issue any more.

Secondly, the point is not whether the ship owner knows that his ship has been seized. He may well learn that, even if he is not there. The captain will tell him, "I have been seized." The question is as to the offence he has supposedly committed? This is what he wants to know, so that he can take steps accordingly to advise his P & I club, investigate, and so forth, without having to wait the incredibly long period, by commercial standards, of 30 days. I quite see Mr. Mahoney's point that the master of a coastguard vessel may not feel at home drafting the notice, although it would consist merely of something like: "You have been flying the wrong flag," or words to that effect—but that could easily be met by changing the text to, "Forthwith, upon seizure having been made"—but that the government should be in a position to seize and give no explanation of their activities for a period of 30 days is, in our submission, totally unreasonable. There may be a delay in drafting a statement of claim, but the nature of the offence can be disclosed in informal terms, and forthwith. There should be no difficulty at all, and that should meet Mr. Mahoney's objection.

[Traduction]

est frappé d'une sanction, ou lorsqu'il est mis sous séquestre, quelqu'un devrait être avisé.

M. Mahoney: Monsieur le président, permettez-moi de répondre à cette question; un avis est un document juridique en bonne et due forme qui doit être rédigé de manière à décrire les motifs de la mise sous séquestre et de manière, aussi, à pouvoir être utilisé ultérieurement devant les tribunaux. C'est un document important. Par exemple, si le capitaine d'un navire de la Garde côtière croise par hasard un navire étranger arborant le pavillon canadien sans y être autorisé, il lui est tout à fait impossible d'obtenir le libellé nécessaire et d'aller le remettre au capitaine du navire en contravention. Ce navire doit être mis sous séquestre sur le champ. Nous avons toujours procédé de cette manière. D'ailleurs, tous les pays ont toujours procédé de cette manière dans les cas de confiscation et de mise sous séquestre. Dans de tels cas, des mesures immédiates s'imposent. L'argument voulant que les propriétaires ignorent que leur navire a été mis sous séquestre est illogique. Les propriétaires de navires sont toujours informés très rapidement de ce genre de chose et je soutiens que l'obligation de remettre ce genre d'avis ou de libellé au capitaine d'un navire en contravention entraverait la mise en vigueur de ces importantes dispositions. C'est pour cette raison que nous jugeons la proposition inacceptable.

M. Barry: Monsieur le président, je voudrais dire deux choses. Tout d'abord, en ce qui concerne les motifs dont M. Mahoney vient de parler, M. Langlois a admis qu'il serait plus pratique de supprimer la partie de l'avis qui constitue le libellé de l'infraction ou le résumé des motifs pour lesquels l'infraction est réputée avoir été commise; ainsi, je ne crois pas que cela présente un problème.

D'autre part, la question n'est pas de savoir si le propriétaire du navire sait que son navire a été mis sous séquestre. Il l'apprendra bien assez tôt, même s'il ne se trouve pas sur le navire. Le capitaine lui dira: «Mon navire a été mis sous séquestre.» La question est de connaître l'infraction qu'il est présumé avoir commise. C'est cela que le propriétaire du navire désire savoir car cela lui permet de prendre des mesures pour que sa compagnie d'assurance protection et indemnité fasse une enquête et ce, sans être obligé d'attendre 30 jours, période qui, du point de vue commercial, est incroyablement longue. Je veux bien admettre avec M. Mahoney que le capitaine d'un navire de la Garde côtière peut éprouver certaines difficultés à rédiger un avis, même si cet avis consiste en quelque chose d'aussi simple que «Vous avez arboré le mauvais pavillon» ou en d'autres termes de ce genre—cet inconvénient pourrait être facilement supprimé en modifiant le texte comme suit: «En cet instant, après avoir mis le navire sous séquestre,»—mais nous soutenons qu'il est tout à fait inacceptable que le gouvernement ait le droit de mettre un navire sous séquestre et de ne donner aucune explication pendant une période de 30 jours. La rédaction d'une demande introductive d'instance peut nécessiter un certain délai, mais la nature de l'infraction peut être divulguée en des termes officiels et sur le champ. Cela ne présenterait aucun problème et ce serait conforme aux objections de M. Mahoney.

[Text]

I would therefore submit that to meet those objections the proposed section should be changed to read:

Forthwith, upon, or immediately following, seizure, a notice of seizure describing the offence alleged to have been committed shall be served upon the ship, the ship and cargo, or the cargo, and the person in charge thereof, and the person empowered to give a clearance in respect thereof.

Senator Bourget: Do you think that will cause much trouble, Mr. Mahoney? I thought it was the kind of compromise that could be accepted.

Mr. Mahoney: I am sorry, senator. I would like to meet what you are trying to say, but I think our position is firm on this.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Bourget: If there are no other questions, I would move that section BI-21(2) be amended as follows:

A seizure is made by serving upon a ship, the ship and cargo, or the cargo, the person in charge thereof and the person empowered to give a clearance in respect thereof a notice of seizure describing the offence alleged to have been committed, which notice of seizure shall also be filed in the Admiralty Court within 10 days of the serving thereof.

I feel that would be reasonable. I do not know if I have a seconder.

Mr. du Plessis: You do not need a seconder in committee, senator.

Senator Bourget: All right. Well, that is my amendment.

The Chairman: Are there any comments on Senator Bourget's amendment? All in favour? That is carried.

What is the next point, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I have no other points that I wish to make. I would like to make a small number of remarks which may be of some guidance to the committee in its future dealings with things that appear to be left over.

The first is, as we tried to make very clear when these hearings reconvened the other day, that we have examined the Bar committee's report very carefully. We have done a great deal of work in preparing amendments which we thought meet their comments, and I think I made it clear at the opening of these meetings that we feel that these are the only comments that we are obliged to try to meet. Accordingly, we have done so. We have not prepared any amendments with regard to any of the other points which the Bar committee has rejected, or any of the other points raised by counsel for the other parties before this committee, and we would not propose any amendments to meet any of those matters. There are a number of issues left unresolved—five or six of them—and if you wish I

[Traduction]

Je soumetts par conséquent que pour être conforme à ces objections, l'article concerné devrait être amendé de manière à prévoir:

Un avis de mise sous séquestre décrivant l'infraction réputée avoir été commise et visant le navire ou sa cargaison, ou le navire et sa cargaison ainsi que la personne responsable du navire et de sa cargaison et la personne autorisée à donner congé dudit navire et à sa cargaison sera remis sur le champ au moment de la mise sous séquestre ou immédiatement après.

Le sénateur Bourget: Monsieur Mahoney, croyez-vous que cela présenterait de graves inconvénients? Je crois que nous pouvons accepter ce genre de compromis.

M. Mahoney: Je suis désolé, monsieur le sénateur. Je serais ravi que nous puissions nous mettre d'accord là-dessus, mais notre décision est irrévocable.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Bourget: S'il n'y a pas d'autres questions, je proposerais que l'article BI-21 (2) soit amendé de manière à prévoir ce qui suit:

La confiscation est effectuée suite à l'émission d'un avis de confiscation visant le navire ou sa cargaison, ou le navire et sa cargaison, ainsi que la personne responsable du navire et de sa cargaison et la personne autorisée à donner congé au navire et à sa cargaison; ledit avis doit donner une description de l'infraction qui est réputée avoir été commise et doit être déposé devant la Cour d'Amirauté dans les dix jours qui suivent sa remise.

Je crois que, formulé de cette manière, l'article serait acceptable. Quelqu'un appuie-t-il ma résolution?

M. du Plessis: Monsieur le sénateur, il n'est pas nécessaire, en comité, que quelqu'un appuie la résolution d'un autre.

Le sénateur Bourget: C'est exact. Dans ce cas, c'est l'amendement que je propose.

Le président: Quelqu'un désire-t-il faire des observations au sujet de l'amendement du sénateur Bourget? Nous sommes tous favorables à cet amendement? L'amendement est adopté.

Quel est le numéro suivant, monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Monsieur le président, il n'y a pas d'autres points dont je voudrais discuter. J'aimerais cependant faire quelques observations que le Comité trouvera peut-être utiles lorsqu'il étudiera des points qui sembleront avoir été négligés.

Tout d'abord, comme nous avons tenté de le préciser lorsque nous avons recommencé à siéger l'autre jour, nous avons étudié très attentivement le rapport du comité de l'Association du barreau canadien. Nous avons beaucoup travaillé à la rédaction d'amendements qui, à notre avis, sont conformes aux observations de ce comité et je crois avoir clairement affirmé au début de ces séances que nous ne devons tenter de nous conformer qu'à ces seules observations. C'est ce que nous avons fait. Nous n'avons rédigé aucun amendement relatif à aucun des points que le comité de l'association a rejetés ni à aucun des autres points soulevés devant notre comité par l'avocat représentant d'autres parties et nous n'avons pas l'intention de le faire. Il reste un certain nombre de problèmes

[Text]

can direct my comments to them now. If my notes are correct, the items which have been reserved—and I refer to items which are specified in Part II of the Bar committee's report—are items 2, 12, 14, 16 and 23.

With your permission, I would prefer to leave item 2 for a moment because it is dependent on item 14.

The next is item 12, the item that deals with the power of persons authorized to enforce the Code. This refers to section BI-16. You will be aware that we had presented amendments with respect to this section that we felt took into account all of the proposals made by the Bar committee, with the exception of the second note on page 8 of Part II of their report. This dealt with sworn statements. This was not taken into account because in our opinion it does not apply to this section.

When this matter was dealt with yesterday, a number of efforts were made to attempt to put it into language, which, as a number of parties said, would have a more nautical flavour. We have looked at this and, frankly, we cannot find any words which, in our opinion, are better than the amendments proposed already. It is quite true that the words "private dwelling place" are not words that are used on ships very often but they are descriptive and everyone knows what is meant by them. They are words that are used in other pieces of legislation that serve exactly the same purpose as this section. We think therefore that there is some merit in keeping them as they are.

On that basis, we feel that the amendments we have proposed are the ones that ought to be accepted with respect to his section.

Mr. du Plessis: Would that be in Group "C", page 7?

Mr. Mahoney: I believe there are two. There is one on page 7 of Group "C". In addition, there is the amendment on page 4 of Group "B", which is the more effective amendment. There is one minor change which you may have noted; paragraph (a) has a comma on the second line after the word "thereof".

Senator Langlois: With regard to the words "private dwelling place," there was a suggestion yesterday by Mr. Stone, supported by Mr. Gerity, or the other way around, that we might use, instead of the words "dwelling place," the words "private quarters." This covers not only the point that the term "dwelling place" is not a nautical term but "private quarters" will cover even the captain's cabin. This should be satisfactory to Mr. Mahoney because it says the same thing as the expression "dwelling place," which, to my mind, has no connotation in connection with a ship. It is good to say that landlubbers will understand what the term "dwelling place" on a ship means, but I do not think a mariner would understand what you mean by a "dwelling place" on a ship.

Mr. Mahoney: If I may reply to that, I would certainly have no objection to the use of the words "private quarters". The

[Traduction]

à résoudre—il en reste cinq ou six, je crois—et, s'il plaît au comité, je pourrais en aborder le sujet dès maintenant. Si mes notes sont exactes, les numéros dont nous n'avons pas discuté—je parle ici des numéros qui font l'objet d'une mention spéciale à la partie II du rapport du comité de l'Association du barreau canadien—sont les numéros 2, 12, 14, 16 et 23.

Si vous me le permettez, je préférerais ne pas aborder le numéro 2 immédiatement parce qu'il fait pendant au numéro 14.

Le numéro suivant est le numéro 12 et il traite du pouvoir des personnes autorisées à appliquer le Code. Ce numéro se rapporte à l'article BI-16. Vous savez que nous avons présenté des amendements relatifs à cet article, amendements qui, à notre avis, tenaient compte de toutes les recommandations faites par le comité du Barreau, mis à part la seconde observation de la page 8 de la partie II de son rapport. Cette observation avait trait aux déclarations sous serment. Nous n'en avons pas tenu compte parce qu'à nos yeux, elle ne s'applique pas à cet article.

Lorsque nous avons discuté de cette question hier, nous avons tenté de rédiger l'amendement en des termes qui, comme beaucoup de gens l'ont dit, auraient une saveur plus maritime. Nous avons étudié la question attentivement et, en toute franchise, il nous est impossible de trouver des termes plus appropriés que les amendements qui ont déjà été proposés. Il est tout à fait vrai que l'expression «résidence privée» ne sert pas souvent dans le jargon maritime, mais elle est très descriptive et son sens est connu de tous. Elle revient couramment dans les lois qui ont le même objet. Nous croyons par conséquent qu'il est préférable de ne pas la modifier.

À la lumière de ce fait, nous croyons que les amendements que nous avons proposés relativement à cet article devraient être adoptés.

M. du Plessis: Ces amendements dont vous parlez ne se trouvent-ils pas dans le groupe «C», en page 7?

M. Mahoney: Il y a deux amendements; il y en a un à la page 7 du groupe «C». En outre, il y a l'amendement énoncé à la page 4 du groupe «B» et c'est le plus utile des deux. Il est possible que vous ayez remarqué un petit changement; cet amendement contient une virgule à la deuxième ligne de l'alinéa (a) de la version anglaise après le terme «thereof».

Le sénateur Langlois: Hier, M. Stone, appuyé par M. Gerity—ou était-ce le contraire—a proposé de substituer à l'expression «résidence privée» l'expression «quartiers privés». Ceci calmera sans doute les inquiétudes des personnes qui soutiennent que «résidence» n'est pas un terme maritime, mais l'expression «quartiers privés» englobera même la cabine du capitaine. L'adoption de ce terme devrait satisfaire M. Mahoney parce qu'il correspond à l'expression «résidence» qui, à mon sens, ne se rapporte pas aux navires. C'est bien de dire que les personnes qui vivent sur la terre ferme comprendront ce qu'on entend par «résidence» sur un navire mais je doute qu'un marin comprenne ce que signifie ce mot.

M. Mahoney: J'aimerais souligner que je ne m'oppose pas à l'utilisation de l'expression «quartiers privés». Ce n'est pas

[Text]

matter, however, was not left that way. If it is to be returned to that situation, it is open to discussion. My notes are that the way it was left is that the entire section should be redrafted in more nautical language.

If it is the committee's wish to change the words "private dwelling place" where it appears in this amendment to "private quarters," then, in spite of the fact that those words are not used in other statutes, I would recommend that to the department. I agree that the words "dwelling place" do not have a very nautical flavour. If that is the extent of the proposed amendment, I will certainly go along with that.

The Chairman: Senator Langlois moves that the words "private dwelling place" be replaced by the words "private quarters".

Agreed. Any discussion? All opposed? Carried.

Mr. Mahoney: I might draw your attention to the fact that the words appear in paragraph (a) on line 2 and in line 5.

The Chairman: That same amendment of Senator Langlois' will apply to those sections also.

Senator Langlois: Wherever it appears in BI-16.

The Chairman: That is correct.

Mr. du Plessis: It also requires the deletion of the indefinite article "a".

The Chairman: Is that agreed? Agreed.

Mr. Barry: Mr. Chairman, there was a further point raised with regard to this section, and that was the question of privilege with respect to documents referred to in subsection BI-16(b). The point here is if, as Mr. Mahoney suggests, privileged documents are not covered by that section, then one can only conclude that Parliament was wasting its time when it enacted about a page and half of legislation in the Income Tax Act that goes specifically to the protection of privileged documents. The same thing would apply to the Anti-Combines Act.

The Chairman: There will be no argument on that suggestion.

Mr. Barry: It has to be covered because search warrants in Canada make it clear that unless you specifically cover privilege, the privileged documents will be subject to seizure. Conceivably they might not be admissible in evidence, but certainly they will be subject to seizure.

On that basis, we would reiterate our submission that in line 18 on page 29 of the bill, after the words "other document or paper" there should be inserted the words "not privileged". Mr. Mahoney has stated that it is not the intention of the sponsors of the bill that privileged documents be caught up in the net created by BI-16(b). The law seems clear that they will be unless they are specifically exempted. Certainly to avoid any possible doubt on the subject we submit it is particularly important that this amendment be made, especially as BI-16(b) refers not only to documents on board the vessel but to documents in any place on or off the vessel.

[Traduction]

cependant ce que nous avons proposé. Quant à moi, la question est ouverte à la discussion. D'après mes notes, nous avions proposé de reformuler complètement cet article en termes maritimes.

Si le comité désire changer l'expression «résidence privée» qui apparaît dans cette modification pour «quartiers privés», je recommanderai au ministère de le faire même si ces mots n'apparaissent pas dans d'autres lois. J'admets que le mot «résidence» n'est pas très approprié dans ce cas. Je recommanderai cette modification si telle en est la portée.

Le président: Le sénateur Langlois propose que les mots «résidence privée» soient remplacés par «quartiers privés».

Adopté. Aucun commentaire? Quels sont ceux qui s'opposent à la proposition? Adopté.

M. Mahoney: J'aimerais vous faire remarquer que ces mots apparaissent aux lignes 2 et 5 du paragraphe (a).

Le président: La modification proposée par le sénateur Langlois s'appliquera également à ces articles.

Le sénateur Langlois: Elle s'appliquera partout où ces mots apparaissent dans l'article BI-16.

Le président: C'est exact.

M. du Plessis: Il faudra également omettre l'article indéfini «une».

Le président: La modification est-elle adoptée? Adopté.

M. Barry: Monsieur le président, on a également soulevé la question de privilège en ce qui a trait aux documents dont on fait mention au paragraphe BI-16(b). Si, comme M. Mahoney le souligne, cet article ne s'applique pas aux documents confidentiels, on ne peut qu'en conclure que le Parlement a perdu son temps lorsqu'il a inclus à la Loi de l'impôt sur le revenu des dispositions visant à protéger les documents confidentiels. La même disposition figure dans la Loi sur les enquêtes relatives aux coalitions.

Le président: Tous en conviendront.

M. Barry: Il faut que cet article s'applique aux documents confidentiels parce que les mandats de perquisition au Canada permettent de les saisir s'ils ne sont pas protégés par une disposition spéciale. Il est possible qu'on n'accepte pas ces documents comme preuves, mais ils seront certainement saisis.

Compte tenu de ce fait, nous réitérons notre recommandation qu'on insère les mots «non confidentiels» à la ligne 23 de la page 29 du projet de loi après les mots «autres documents ou pièces». M. Mahoney a dit que les auteurs du projet de loi ne désirent pas que les documents confidentiels soient soumis aux dispositions du paragraphe BI-16(b). Il semble évident cependant que cet article s'appliquera aux documents confidentiels à moins qu'ils ne soient spécifiquement exemptés. Afin d'éviter toute confusion à ce sujet, nous croyons très important d'adopter cette modification, particulièrement puisque le paragraphe

[Text]

Mr. Mahoney: BI-16(b) does not refer to documents in any place. It is conditioned by paragraphs (a) and (c), and it is restricted to the ship by the amendment.

Mr. Barry: If the log book is off the ship and it is handed to the ship's agents or a lawyer I would be most interested to hear that the enforcement officer cannot obtain a copy of it.

Mr. Mahoney: He cannot obtain it through this clause.

Mr. Barry: In any even, event if that is the case, if it is a privileged document he should not be able to obtain a copy of it.

Mr. Mahoney: If it is a privileged document the law of privilege will apply to it. That is as far as I went in any comment I made earlier with respect to privilege. I might say, in addition, as I have said in other cases, that this is not a matter which was covered by any recommendation of the Canadian Bar Association. They obviously dealt with this matter. It is something we objected to when it was raised before, and the amendments we have put forward, as they have been altered by Senator Langlois' proposal, are the amendments we are prepared to stand with.

Mr. Barry: To that I would simply reply that the CBA had raised the matter before. If it has not been covered one way or the other by the CBA, the importance of reserving the right of privilege is such that in any event, in our submission, the committee should give consideration to it by adding the words suggested.

The Chairman: Any further comment?

Senator Forsey: I may have missed something, because I was unavoidably absent at certain times. I notice in Part II of the Canada Bar Association committee's document, on page 8, BI-16, there is a note:

Entry into areas, places or premises other than a ship should not be authorized without warrant.

I gather that has been covered by amendment. Has it?

Mr. Mahoney: Yes.

Senator Forsey: What about the reference to subsections (b) and (c) that they have there? It says:

... no signed or sworn statements or tape records should be taken under the powers given in these subsections—other than compliance with statutory reporting forms—unless under protection of the Canada Evidence Act.

Is that the same point that Mr. Barry just raised?

[Traduction]

BI-16(b) fait mention non seulement de documents à bord du vaisseau, mais de documents qui peuvent se trouver ailleurs.

M. Mahoney: Le paragraphe BI-16(b) ne fait pas allusion à des documents qui ne se trouvent pas sur le navire. L'article doit être appliqué sous réserve des paragraphes (a) et (c), et la modification ne porte que sur des documents qui se trouvent à bord du navire.

M. Barry: Si le livre de bord n'est pas sur le navire, mais qu'il se trouve entre les mains des agents du navire ou d'un avocat, je serais très surpris d'apprendre que l'agent du ministère ne peut pas en obtenir un exemplaire.

M. Mahoney: Il ne peut l'obtenir en vertu de cet article.

M. Barry: Quelque soit le cas, si le livre de bord est un document confidentiel, il ne devrait pas pouvoir en obtenir un exemplaire.

M. Mahoney: Si c'est un document confidentiel, la loi de la confidentialité s'appliquera. C'est tout ce que j'ai dit dans mes commentaires concernant la confidentialité. Je pourrais ajouter, comme je l'ai répété à plusieurs reprises, que cette question n'a pas fait l'objet d'une recommandation de l'Association du Barreau canadien. Ils ont certainement étudié cette question. C'est une disposition à laquelle nous nous sommes déjà opposés et les modifications que nous proposons, sous réserve des changements apportés par la proposition du sénateur Langlois, sont celles qui devraient être adoptées à notre avis.

M. Barry: Je voudrais simplement souligner que l'ABC a déjà soulevé cette question. Si le rapport de l'ABC ne couvre pas ce point, le comité devrait tout de même étudier la possibilité d'insérer les mots proposés car il est très important de garantir le droit à la confidentialité.

Le président: D'autres commentaires?

Le sénateur Forsey: J'ai peut-être manqué certains points, parce que j'ai dû m'absenter à plusieurs reprises. Je remarque dans la partie II du document soumis par le comité de l'Association du barreau canadien, une note à la page 8 sur l'article BI-16 qui dit ceci:

L'accès à des zones, lieux ou locaux autres que sur un navire ne devrait pas être autorisé sans mandat de perquisition.

Je suppose qu'on a présenté une proposition à ce sujet, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Oui.

Le sénateur Forsey: Qu'en est-il de la mention portant sur les paragraphes b) et c) dans le document? Je cite:

... Il est interdit, aux termes des pouvoirs conférés par ces paragraphes, d'exiger une déclaration signée assermentée ou enregistrée sur bande magnétique—sauf s'il s'agit de se conformer à des dispositions statutaires d'enregistrement—à moins que n'intervienne la Loi sur la preuve au Canada.

S'agit-il du même point que Monsieur Barry vient de soulever?

[Text]

Mr. Mahoney: No. I have considered that point. In fact, I had discussed it just before you came in, but I am quite prepared to reply to it again.

Senator Forsey: If it has been dealt with I don't want to raise it again.

Mr. Mahoney: I can tell you very briefly that our attitude to this has been that this clause does not give the right to take sworn statements in any event, so that it does not apply.

Senator Forsey: I am sorry. I just wanted to be sure.

The Chairman: That is quite natural, Senator Forsey, in your case particularly.

Senator Forsey: That is a double-edged comment, Mr. Chairman.

The Chairman: That is the way it was intended.

Senator Forsey: I was sure of that.

The Chairman: Now that we clearly understand that let's get on with the business. What next do you want to talk about, Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: I would go on to item 14, which deals with the arrest of a ship. This raises the question of BI-20 again. I believe I have made the department's position on this matter quite clear. In saying that, I recognize that there is quite a fundamental difference of opinion between the view of the department and the view of other persons, including the CBA committee. I would say this equally if that committee were fully present here. I should point out, as I have pointed out in the past, that BI-20 is a clause that was originally drafted very much with the participation of that same CBA committee, perhaps more so than any other clause of this bill. It was accepted by them at that time, so their change represents a real change of views.

I have given the reasons why the department feels this should be covered and continue to be covered in the Maritime Code. I have said that in spite of that we are quite willing to make the reservation that it is covered in the code. We will continue to look at it; we will continue to consult with the bar and with other persons, so that at some future stage of the legislation it is possible that the clause could be dropped and put somewhere else, or alternatively that it could form part of even more extensive coverage in the Maritime Code. It is because we wish to keep this flexibility, and also because we feel that the sister ship arrest provisions should now come into the law—and this is the only place where they can come into the law right now—it is the department's view, and I might say the minister's instructions to me personally, that we ask that this clause be retained.

Having said that, I should add that in order to retain it in the proper form there are two minor amendments that should be made to it. If the committee decides it should be retained I would put forward those two minor amendments.

The Chairman: Put them forward and we will get someone to move them.

[Traduction]

M. Mahoney: Non. J'ai étudié cette question. En fait, j'en ai discuté avant que vous n'arriviez, mais je suis prêt à répondre à votre question.

Le sénateur Forsey: Si vous avez déjà répondu à cette question, je ne veux pas qu'on y revienne.

M. Mahoney: Je peux dire brièvement qu'à votre avis cet article ne confère pas le droit de prendre des déclarations assermentées; par conséquent, cette proposition ne s'applique pas.

Le sénateur Forsey: Je m'excuse, je voulais simplement m'en assurer.

Le président: C'est très naturel, sénateur Forsey, particulièrement dans votre cas.

Le sénateur Forsey: C'est un commentaire à double sens, monsieur le président.

Le président: Vous m'avez bien compris.

Le sénateur Forsey: J'en étais certain.

Le président: Maintenant que cette question est claire, passons à autre chose. Quel point voulez-vous aborder maintenant, monsieur Mahoney.

M. Mahoney: J'aimerais que nous passions au numéro 14 qui traite de la saisie d'un navire. Ceci soulève à nouveau la question de l'article BI-20. Je crois que j'ai précisé la position du ministère à ce sujet. J'admets cependant qu'il y a une différence fondamentale entre l'avis du ministère et celui d'autres organismes comme le Comité de l'ABC. Je répèterais cette affirmation en présence de tous les membres de ce Comité. J'aimerais souligner, comme je l'ai déjà fait, que l'article BI-20, plus que toute autre disposition du projet de loi, a été rédigé en étroite collaboration avec le Comité de l'ABC. Les membres de Comité en avaient alors approuvé le principe, de sorte que leur position actuelle représente un revirement complet.

J'ai expliqué pourquoi le ministère juge que cet article devrait faire partie du code maritime. Nous sommes cependant disposés à réserver notre décision à ce sujet. Nous continuerons de l'étudier et de consulter le Barreau et d'autres personnes afin qu'à une étape ultérieure, il soit possible soit de laisser tomber cet article et de l'inclure dans une autre loi, soit de l'insérer de façon plus élaborée dans le code maritime. Nous agissons ainsi parce que nous désirons conserver cette souplesse et parce que nous croyons que les dispositions sur la saisie d'un navire frère devrait avoir force de loi. C'est la position du ministère à ce sujet et je dois ajouter que le ministre m'a demandé personnellement de recommander l'adoption de cet article.

Ceci dit, j'aimerais ajouter qu'il faudrait apporter deux modifications mineures à cet article afin qu'il réponde aux objectifs visés. J'aimerais proposer deux modifications mineures si le comité juge que cet article devrait être adopté.

Le président: Présentez-les et quelqu'un se chargera de les proposer.

[Text]

Mr. Mahoney: They are contained, as I recall, in Group "B" on pages 6 and 7. The effect of the one on page 6 is to change "an owner" where it appears to "the owner." The effect of the amendment on page 7 is to add paragraphs (1) and (q) to the matters appearing on line 29. These are amendments which the CBA, in earlier discussions, put forward as necessary corrections of BI-20 if it were retained where it now is, and we agreed with that.

Senator Forsey: I move those amendments.

The Chairman: Senator Forsey moves. All in favour? Declared carried.

Senator McElman: Excuse me Mr. Chairman, but there is a further amendment in (c) on page 9, which was stood. On (b) we have pages 6 and 7 and on (c) we have page 9.

Mr. Mahoney: I am sorry, I did not realize that that part was also stood. Of course, we are in agreement with that. That was an amendment which the bar wanted made, whether or not the clause was removed.

Senator Langlois: On this recommendation by the CBA, I find it very awkward that at times we are using the CBA report as being the only bible to be followed, and then when it comes to something that the department does not like it is no longer the bible.

We have a specific and very clear recommendation on page 12 of their Part II report:

The provisions of this whole section, other than as mentioned above (i.e. Subsection (2)) should be placed in the Federal Court Act; it is the committee's view that such provisions have no place in the Maritime Code.

This is a very clear and specific recommendation. I do not think we should not act according to its provisions. Therefore, I have been reluctant so far—and I will stick with this until the very end of this sitting—to propose support for any amendments which my son had any part in formulating. However, this is from the Bar Association and I feel perfectly free to support this very strong recommendation on their part.

The Chairman: Just a minute; we are getting so many amendments in here; Senator Forsey wanted something.

Senator Langlois: My amendment, Mr. Chairman, is on the section itself. I think we should dispose of that, and if my motion does not carry we will consider some amendments. However, this is on the section itself; I am moving that this section be withdrawn completely.

The Chairman: Let us get it clear: Senator Forsey and Senator McElman have withdrawn their amendments completely. Now Senator Langlois moves the amendment as contained in page 12 of Part II of the CBA committee. Is that correct, Senator Langlois? That is what you are moving?

Senator Langlois: Yes.

[Traduction]

M. Mahoney: Ces modifications, si je me souviens bien, font partie du groupe «B» aux pages 6 et 7. Le but de la modification à la page 6 est de remplacer «un propriétaire» par «le propriétaire», lorsque nécessaire. La modification, à la page 7, vise à ajouter les alinéas 1) et q) aux questions apparaissant à la ligne 29. Au cours de discussions antérieures, l'ABC a soumis ces modifications qu'elle jugeait nécessaire à l'adoption de l'article BI-20 et nous partageons son avis à ce sujet.

Le sénateur Forsey: Je propose ces modifications.

Le président: Le sénateur Forsey propose. Quels sont ceux qui l'approuvent? La proposition est adoptée.

Le sénateur McElman: Permettez-moi, Monsieur le président, de vous rappeler qu'on a réservé l'adoption d'une modification à l'alinéa c), page 9. Sur l'alinéa b), nous avons les pages 6 et 7 sur l'alinéa c), page 9.

M. Mahoney: Excusez-moi, j'avais oublié qu'on avait également réservé l'adoption de ces modifications. Nous approuvons évidemment leur adoption. C'est une modification que le Barreau exigeait, indépendamment de l'adoption de l'article.

Le sénateur Langlois: Au sujet de cette recommandation, je crois qu'il est ironique de considérer parfois le rapport de l'ABC comme étant la seule bible à suivre et de changer de bible, lorsque le ministère n'est plus de son avis.

A la page 12 de la Partie II du rapport, le Barreau présente une recommandation précise et claire:

Les dispositions de cet article, autres que celles mentionnées ci-dessus (c'est-à-dire l'alinéa (2)) devraient faire partie de la Loi sur la Cour fédérale; le comité estime que des dispositions de ce genre n'ont pas de place dans le Code maritime.

C'est une recommandation très claire et précise. Je ne crois pas que nous devrions en faire fi. Je suis réticent, (et je ne changerai pas d'avis à ce sujet) à proposer qu'on adopte des modifications auxquelles que mon fils a peut-être participé. Cependant, comme cette recommandation émane de l'Association du Barreau, je me sens libre de l'appuyer sur ce point.

Le président: Un moment s'il vous plaît. Nous étudions trop de modifications à la fois. Le sénateur Forsey voudrait poser une question.

Le sénateur Langlois: Ma modification, monsieur le président, porte sur l'article lui-même. Je crois que nous devrions régler cette question et si la proposition est rejetée, nous pourrions alors envisager certaines modifications. Cela concerne l'article même; je propose qu'il soit complètement retiré du projet de loi.

Le président: Essayons d'éclaircir un peu cette affaire: le sénateur Forsey et le sénateur McElman ont retiré leurs amendements en entier. Et maintenant, le sénateur Langlois propose l'adoption de l'amendement figurant à la page 12 de la Partie II des recommandations du comité de l'ABC. Est-ce exact, sénateur Langlois? C'est ce que vous proposez?

Le sénateur Langlois: Oui.

[Text]

The Chairman: It reads as follows:

The provisions of this whole section, other than as mentioned above (i.e. Subsection (2)) should be placed in the Federal Court Act; it is the committee's view that such provisions have no place in the Maritime Code.

He moves that amendment. All in favour?

Senator McElman: I have a comment prior to the vote, Mr. Chairman. It has been made very clear in testimony to the committee that this has been a subject under consideration for I don't know how many years, and I shan't try to figure it out.

Senator Langlois: Some 20 years.

Senator McElman: A good many years and, along with others, I have not been convinced of the urgency to have it established in law. If there is urgency, one week from Tuesday we begin a new session of Parliament and, if the urgency is there, the appropriate minister can develop and present to Parliament a law which would cover this emergency and have it dealt with by Parliament in the new session.

In that sense I support Senator Langlois' motion.

The Chairman: Is there any further discussion? Senator Langlois' motion is approved.

Mr. du Plessis: Mr. Chairman, could I point out one technical problem? I believe it was pointed out by the witness earlier that this could not be carried out as a consequential amendment to this bill; it requires a substantive change in the law.

Senator Langlois: That is right.

Senator McElman: A new bill.

Senator Langlois: To use Mr. Gerity's own words, we have been doing without this for 20 years; why can't we wait a few months?

Mr. du Plessis: I just wanted to make the legal technicality involved clear.

Mr. Mahoney: The next point is contained in item 16.

The Chairman: This is in Part II of the CBA committee presentation.

Mr. Mahoney: Item 16 deals with section BI-21.

The Chairman: Subsection (5).

Mr. Mahoney: This is the question as to whether we should add, as the Bar committee suggested, a provision to section BI-21(5) which would say:

Equipment leased by the shipowner for navigational and communications purposes is exempt from seizure, on proof being made to the said Court.

I might point out that in this case, also, we did not regard the Bar Association report as the bible and we, I believe,

[Traduction]

Le président: Il est ainsi libellé:

Les dispositions du présent article, exception faite de ce qui est mentionné ci-haut (c'est-à-dire au paragraphe (2)) devraient être incluses dans la Loi sur la Cour fédérale; le comité est d'avis que ces dispositions ne devraient pas faire partie du Code maritime.

Il propose cet amendement. Ceux qui sont pour?

Le sénateur McElman: J'aimerais formuler une observation avant de passer au vote, monsieur le président. Il est ressorti très clairement des témoignages présentés au comité que l'on étudie cette question depuis je ne sais trop combien d'années, je n'essaierai pas de vous citer un chiffre exact.

Le sénateur Langlois: Depuis près de 20 ans.

Le sénateur McElman: Enfin un bon nombre d'années et, comme les autres, je ne suis pas convaincu qu'il soit si urgent d'établir ce principe en droit. Si effectivement il est urgent de le faire, une nouvelle session du Parlement débute mardi, dans dix jours, et le ministre compétent pourrait toujours élaborer un projet de loi et le soumettre à la considération du Parlement.

C'est dans ce sens que j'appuie la motion du sénateur Langlois.

Le président: Y a-t-il d'autres observations? La motion du sénateur Langlois est adoptée.

M. du Plessis: Monsieur le président, puis-je me permettre de souligner un problème d'ordre technique? Je crois que le témoin a mentionné plus tôt qu'un amendement corrélatif de cette nature ne pouvait être ajouté au projet de loi et qu'il faudrait d'abord procéder à un changement fondamental de la loi.

Le sénateur Langlois: C'est exact.

Le sénateur McElman: Il faudrait un nouveau projet de loi.

Le sénateur Langlois: Au risque de répéter ce que vient de dire M. Gerity, nous étudions cette question depuis 20 ans; pourquoi ne pourrions-nous pas attendre quelques mois de plus?

M. du Plessis: Je tenais simplement à éclaircir un détail technique d'ordre juridique.

M. Mahoney: La question suivante porte sur le numéro 16.

Le président: Il figure dans la Partie 11 de la présentation du comité de l'ABC.

M. Mahoney: La question 16 a trait à l'article BI-21.

Le président: Le paragraphe (5).

M. Mahoney: Il s'agit de déterminer si nous devrions, suivant la recommandation du comité du barreau, ajouter au paragraphe BI-21(5) la disposition suivante:

Les instruments de navigation et de communication loués par le propriétaire d'un navire devraient faire l'objet de saisie, si les preuves nécessaires aient été fournies à ladite Cour.

J'aimerais ajouter que dans ce cas également, nous n'avons pas considéré le rapport de l'Association du barreau comme la

[Text]

modified that amendment somewhat from a drafting point of view.

I would draw your attention to the changes contained in it as they appear at page 11 of Group "C". We have simply put this amendment into the form in which such provisions are usually drafted, so that it is part of the body of the section, or subsection, itself and is just not simply attached to the end of it. I might add that there has been considerable discussion in the last two days as to, first of all, whether these provisions, to which we had agreed, should be extended to cover a number of other matters, including the ship's bunkers, stores, consumable stores and any number of other matters.

Senator McElman: Containers.

Mr. Mahoney: Containers; although containers, as was pointed out, sir, if full will be cargo, and if not full be something else.

I should say that I am not sure whether the committee is aware of it, but the Bar Association, I understand, are now of the view that they would be prepared to withdraw the amendment that they had proposed. We are in agreement that this section, even as amended, may not cover every conceivable circumstance. However, we think that extensions to it at this time carry grave doubts and that it would therefore be a desirable extension to include those things which are clear, such as equipment leased for navigational and communications purposes. Those are clear; other things are not so clear. If they become clearer in the future, they would be amended at some future time, in the same manner as any other piece of legislation. However, for the moment we feel that it would be taking a step in the dark to draw this subsection any further than it is now.

I believe that the Bar committee only withdrew their recommendation because they felt it was badly drafted and was stuck on the end like a sore thumb. The way it has been prepared it does not do that; it is incorporated right into the section and we would be quite willing to see it stand as it is.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I beg to disagree with Mr. Mahoney, with due deference and respect. Last evening when we discussed this very section Mr. Gerity said very clearly when I spoke of sonar on a fishing vessel, for example, that he would be willing to accept this equipment, because he told me they would not limit it at all to navigational equipment or any other equipment. Even he told me this is probably not the way to do it and we could probably do it by means of a separate section if we wish to make exceptions.

However, I favour the suggestion made last evening, which he has not withdrawn this morning, to limit it to leased equipment without mentioning the type of equipment to which we refer and leave it to the court to interpret it. We are not here to interpret the law; the court has the power to do that.

The Chairman: In other words, you would omit the words "navigational and communications"?

[Traduction]

bible et je pense que nous avons modifié cet amendement quelque peu, du point de vue de la rédaction.

J'aimerais attirer votre attention sur les changements apportés, tels qu'ils figurent à la page 11 du groupe «C». Nous avons tout simplement rédigé cet amendement de la façon dont les dispositions le sont habituellement, de manière à ce qu'il fasse partie du texte de l'article ou de l'alinéa même et ne constitue pas seulement un rajout. En outre, on a beaucoup discuté ces deux derniers jours pour chercher d'abord à déterminer si ces dispositions que nous avions approuvées devaient être élargies de manière à couvrir d'autres questions comme les soutes des navires, les approvisionnements, les biens consommables et ainsi de suite.

Le sénateur McElman: Les conteneurs.

M. Mahoney: C'est exact, même si on a signalé que les conteneurs sont considérés comme faisant partie de la cargaison s'ils sont pleins, et s'ils ne le sont pas, comme autre chose.

Je ne sais pas si le comité est au courant, mais il semble que l'Association du barreau soit disposée à retirer l'amendement qu'elle a proposé. Nous convenons que cet article, même tel qu'amendé, ne couvre pas toutes les situations possibles. Toutefois, cela soulèverait beaucoup de doutes si nous l'élargissions à l'heure actuelle; par conséquent, il serait souhaitable de n'y inclure que tout ce qui est clair et précis, comme les instruments de navigation et de communication en location. Cela est bien clair, tandis que d'autres choses le sont moins. Si d'autres circonstances venaient à se préciser, on pourrait toujours amender le projet de loi en conséquence, comme cela se fait pour tout autre texte législatif. Cependant, à l'heure actuelle, nous estimons que nous ferions un pas vers l'inconnu si nous précisions ce paragraphe plus qu'il ne l'est maintenant.

Je pense que le comité du Barreau a retiré sa recommandation parce qu'il croyait qu'elle était mal rédigée et que le fait d'ajouter cette disposition à la fin de l'article le rendait boiteux.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, sauf le respect qui lui est dû, je ne suis pas d'accord avec Monsieur Mahoney. Hier soir, lorsque nous avons discuté de cet article, Monsieur Gerity a déclaré très clairement, lorsque j'ai parlé des sonars sur les bateaux de pêche, qu'il serait disposé à inclure ce genre d'instrument, parce que, d'après lui, cela ne limiterait en rien la disposition aux instruments de navigation ou autres. Il m'a même dit que ce n'était probablement pas la façon de le faire et que nous pourrions toujours ajouter un autre article si nous voulions prévoir des exceptions.

Je suis en faveur de la recommandation qu'il a faite hier soir et qu'il n'a pas retirée ce matin, à savoir, qu'il conviendrait de limiter les dispositions de cet article aux instruments en location sans en mentionner la nature, comme c'est le cas à l'heure actuelle et de laisser à la cour le soin de l'interpréter. Ce n'est pas à nous d'interpréter la loi; la cour est habilitée à le faire.

Le président: En d'autres termes, vous laisseriez tomber les mots: «de navigation et de communication»?

[Text]

Senator Langlois: I would just say "leased equipment," and leave it at that.

The Chairman: Do you have any objection to that?

Mr. Mahoney: I would be prepared to accept that suggestion, Mr. Chairman.

The Chairman: So, Senator Langlois' motion will be that subsection (5) be amended to read:

The owner of any cargo of a ship seized under subsection (1), or any leased equipment thereon, may apply to the Admiralty Court—

Is there further comment on that? If not, is it agreed that subsection (5), as amended, be adopted?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Mahoney: The next matter on which I have a note is item 23 of the report of the CBA committee.

The Chairman: Have we discussed item 17?

Mr. du Plessis: I believe item 17 has been adopted, Mr. Chairman.

The Chairman: Very well.

Mr. Mahoney: The next one takes us to item 23.

Senator Denis: Did we not add the words: "... person or persons entitled to do so—"?

Mr. du Plessis: No, that was not carried. That was not part of the amendment.

The Chairman: The committee approved items 23 and 24 on page 20.

Mr. Mahoney: I am afraid my note is wrong. I had noted item 23.

The Chairman: Items 23, 24, and 25 are passed.

Mr. du Plessis: Item 24 was reserved in respect of the French version only. On a technical point, I believe we had an explanation, and concurrence therein, with regard to item 12 on page 8, but I do not believe there was a formal motion to adopt the wording of the proposed amendment.

Senator Langlois: I did move a motion for the adoption of that amendment.

The Chairman: Yes, and that was carried.

Senator Denis: Aren't we to go back to item 2?

Mr. Mahoney: There has been a motion that section BI-20 be deleted. The committee has to decide whether it wants to accept or reject that motion.

Senator McElman: Is there anything we need to re-establish out of that section to make the rest of the bill viable?

Mr. Mahoney: I believe that has been done, senator. There were two amendments to that, one dealing with subsection (2),

[Traduction]

Le sénateur Langlois: Je me contenterais de dire: «instruments en location».

Le président: Vous opposez-vous à cela?

M. Mahoney: Je suis disposé à accepter cette proposition, Monsieur le président.

Le président: Alors, le sénateur Langlois propose que le paragraphe (5) soit amendé ainsi:

Le propriétaire de la cargaison d'un navire mis sous séquestre en vertu du paragraphe (1), ou des instruments en location qui s'y trouvent, peut solliciter de la Cour d'Amirauté...

Avez-vous d'autres observations à faire là-dessus? Dans la négative, quels sont ceux qui sont pour l'adoption du paragraphe (5) ainsi amendé?

Des voix: Adopté.

M. Mahoney: J'ai une question concernant le numéro 23 du rapport du comité de l'ABC.

Le président: Avons-nous discuté du numéro 17?

M. du Plessis: Je crois que le numéro 17 a été adopté, Monsieur le président.

Le président: Très bien.

M. Mahoney: Donc, la question suivante concerne le numéro 23.

Le sénateur Denis: N'avons-nous pas ajouté les mots: «... personne ou personnes autorisées à ce faire...»?

M. du Plessis: Non, nous n'étions pas tous d'accord. Ces mots n'ont pas été inclus dans l'amendement.

Le président: Le comité a approuvé les numéros 23 et 24 à la page 20.

M. Mahoney: Je crois qu'une erreur s'est glissée dans mes notes. Le numéro 23 y figurerait.

Le président: Les numéros 23, 24 et 25 ont été adoptés.

M. du Plessis: Pour ce qui est du numéro 24, la seule réserve concerne la version française. Il y a aussi une question de détail technique et je crois que nous avons reçu une explication et obtenu l'unanimité à cet égard, en ce qui concerne le numéro 12 de la page 8, mais je ne crois pas qu'il y ait eu de motion officielle portant adoption du libellé de l'amendement proposé.

Le sénateur Langlois: J'ai bien présenté une motion portant adoption de cet amendement.

Le président: Oui, et il a été adopté.

Le sénateur Denis: N'allons-nous pas revenir au numéro 2?

M. Mahoney: On a présenté une motion portant suppression de l'article BI-20. Le comité doit décider s'il doit adopter ou rejeter cette motion.

Le sénateur McElman: Y a-t-il dans cet article des dispositions que nous devrions rétablir de manière à rendre valable le reste du projet de loi?

M. Mahoney: Je crois que c'est déjà fait, Monsieur le sénateur. Il y avait deux amendements à cet égard; si un

[Text]

enlarging subsection (2) slightly, and that amendment has been passed. As I see it, that still stands, notwithstanding the deletion of subsection (1).

Senator McElman: The motion was not to delete subsection (1). The motion was to delete the section.

Senator Langlois: If the ship is under arrest and then leaves the port, it would be in contempt of court and should suffer the consequences of that act. If the customs officer allows the ship to leave, he would be in contempt of court.

The Chairman: Mr. Barry.

Mr. Barry: Mr. Chairman, I think Mr. Mahoney will bear me out when I say that the CBA especially asked, on their own behalf at one point, for the insertion of section BI-20(2) into the code, because there has been in recent years a serious problem with clearances being granted to vessels under arrest.

This is really a separate matter from the rest of section BI-20, although it was put in there for convenience. The Canadian Bar Association, including the provincial maritime law sections are in fact anxious to have such a provision. If at all possible, it is requested that section BI-20(2) be retained, precisely because there have been cases wherein chief customs officers, having looked through their various statutes, have come to the conclusion that, although the ship is under arrest, she is properly equipped in respect of other matters relating to a clearance being granted and, being so equipped, they have granted clearance to vessels which have, in turn, departed, notwithstanding that they were in judicial custody.

Senator Langlois: Where can this recommendation by the CBA be found?

Senator Bourget: Page 12, item 14, Part II.

Senator Langlois: The recommendation is not only to retain, but to reword, it.

Senator McElman: Yes, and we considered rewording it.

Mr. Mahoney: There is an amendment covering it.

Senator McElman: The proposed amendment is in Group "B", page 9.

Mr. Mahoney: It must be in Group "C", page 9.

Senator Langlois: What is the page number in Group "C"?

Senator McElman: Page 9.

Mr. Mahoney: I might say that there is some inconsistency in the way it has been worded. It states:

detained, arrested or seized as provided in this Book shall

And this book no longer provides for arrest since you have deleted that.

The Chairman: What is the wish of the committee?

[Traduction]

portait sur le paragraphe (2) l'élargissant quelque peu et il a été adopté. Autant que je sache, il n'y a pas eu d'autre changement, nonobstant la suppression du paragraphe (1).

Le sénateur McElman: Mais la motion n'exige pas la suppression du paragraphe (1). Il s'agissait d'une motion portant suppression de l'article au complet.

Le sénateur Langlois: Si un navire est saisi et quitte quand même le port, il fait outrage à la cour et devrait subir les conséquences de cet acte. Si un douanier laisse partir le navire, il commet également un outrage à la cour.

Le président: Monsieur Barry.

M. Barry: Monsieur le président, je pense que M. Mahoney appuiera ce que je vais dire. A un moment donné, l'ABC a demandé spécifiquement en son propre nom, que l'article BI-20 (2) soit ajouté au code maritime, parce que ces dernières années, l'octroi d'autorisations de départ à des navires saisis a créé un grave problème.

C'est une question qui n'a rien à voir avec le reste de l'article BI-20, bien qu'on l'ait incluse pour plus de commodité. L'Association du barreau canadien, y compris les sections provinciales de droit maritime, souhaitent ardemment l'adoption d'une telle disposition. Et s'il était possible de le faire, on a demandé que l'article BI-20 (2) soit conservé, justement parce qu'on a déjà eu des cas où le préposé en chef des douanes, ayant examiné les divers statuts, a conclu que, même si un navire avait été saisi, s'il se conformait à tous les autres critères relatifs aux autorisations de départ, il devrait être autorisé à partir et des navires dans cette situation se sont empressés de le faire, bien qu'ils aient été sous la garde des tribunaux.

Le sénateur Langlois: Où pouvons-nous trouver cette recommandation de l'ABC?

Le sénateur Bourget: C'est le numéro 14 de la page 12 de la partie 2.

Le sénateur Langlois: La recommandation ne concerne pas seulement la nécessité de conserver cet article, mais également d'en refondre le libellé.

Le sénateur McElman: Oui, nous avons considéré la possibilité de le rédiger de façon différente.

M. Mahoney: IL y a un amendement à cet égard.

Le sénateur McElman: L'amendement proposé figure à la page 9 du groupe «B».

M. Mahoney: Ça doit être à la page 9 du groupe «C».

Le sénateur Langlois: A quelle page du groupe «C»?

Le sénateur McElman: A la page 9.

M. Mahoney: Je dois dire que le libellé est quelque peu incohérent. En effet, on y stipule:

«détenu, saisi ou mis sous séquestre conformément au présent livre ne doit...»

Mais ce livre ne prévoit plus la saisie depuis que vous en avez supprimé les dispositions à cet égard.

Le président: Que désire le Comité?

[Text]

Senator McElman: Can it be suitably reworded?

Mr. Mahoney: I think it can. I think all that is required is the insertion of the following words:

No person who knows or who ought reasonably to know that a ship has been detained, arrested or seized shall give clearance—

Senator Langlois: You are deleting the words “in subsection (1)”?

Mr. Mahoney: You have to because subsection (1) has been deleted.

Mr. Barry: The end of that last line will require an amendment to add “detention and seizure” to “arrest.” This is just in following it through.

Mr. Mahoney: I would suggest, for purposes of ease in reading this amendment, that we use “detained” first; striking out line 40 on page 31 thereof and substituting therefor the following, “detained, arrested or seized.” However, you must go one step further and strike out line 43 on page 31 and substitute therefor the following:

ship has been released from arrest, detention or seizure.

The Chairman: It is moved by Senator Langlois that this amendment be adopted. All in favour?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Is there any further discussion?

Mr. Barry: I have two points of my own, and six points Maître Langlois has asked me to raise.

Senator Langlois: Are those in relation to Book I or Book II?

Mr. Barry: The first point is in relation to the registry—therefore, Book II—but it is actually in the transitional provisions. There seems to be a problem in that section 6 deals with ships not exceeding ten metres in length becoming Canadian registered small craft, and ships exceeding ten metres in length becoming Canadian registered ships. There are presently vessels which are over ten metres in length which are not registered. This does not appear to be dealt with under this section.

Mr. Mahoney: These are only transitional sections. Those ships would be covered in the new sections.

Mr. Barry: That is correct. But a 32-foot sailing vessel which is presently licensed escapes the transitional provisions.

Mr. Mahoney: Let's not forget that section 7 has been amended.

Mr. Barry: But there again, that applies to ships not exceeding ten metres in length, but a licensed vessel exceeding ten metres in length does not appear to be covered. That is dealt with in section 6, subsection (1). In that section only registered ships over ten metres are dealt with. A licensed ship under ten metres in length is not dealt with.

[Traduction]

Le sénateur McElman: Est-il possible de reformuler l'article de façon appropriée?

M. Mahoney: Je crois que oui. Je crois qu'il suffirait d'inclure les mots suivants:

Quiconque sait ou doit raisonnablement savoir qu'un navire a été détenu, saisi ou mis sous séquestre ne doit lui donner congé . . .

Le sénateur Langlois: Vous supprimez les mots «au paragraphe (1)»?

M. Mahoney: C'est nécessaire, parce que le paragraphe (1) a été supprimé.

M. Barry: Dans la version anglaise, on devra modifier la fin de la dernière ligne du paragraphe et ajouter les mots «detention and seizure». C'est une question de logique.

M. Mahoney: Je proposerais, pour faciliter la lecture de cette modification, de commencer par «detained»; d'inclure, après «saisie», à la ligne 39, page 31, les mots «rétention et mise sous séquestre.» Toutefois, vous devez poursuivre en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 43, page 31 par

«Ship has been released from arrest, detention or seizure.»

Le président: Le sénateur Langlois propose que cette modification soit adoptée. Êtes-vous d'accord?

Des voix: Adoptée.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

M. Barry: J'ai deux questions personnelles à poser, et six que M. Langlois m'a demandé de soulever.

Le sénateur Langlois: Ces modifications portent-elles sur le Livre I ou le Livre II?

M. Barry: Le premier aspect porte sur l'immatriculation, donc sur le Livre II, mais il fait en fait partie des dispositions transitoires. Il semble y avoir un problème en ce sens que l'article 6 traite des navires inférieurs à 10 mètres de longueur, qui deviennent de petites embarcations immatriculées au Canada, et des navires supérieurs à 10 mètres de longueur qui deviennent des navires immatriculés au Canada. Il y a actuellement des navires supérieurs à 10 mètres de longueur qui ne sont pas immatriculés. On ne semble pas traiter de cette question dans cet article.

M. Mahoney: Ce ne sont que des articles transitoires, et on traitera de ces types de navires dans les nouveaux articles.

M. Barry: C'est exact. Toutefois, un navire à voiles de 32 pieds de longueur, actuellement immatriculé, est exempté des dispositions transitoires.

M. Mahoney: N'oublions pas que l'article 7 a été modifié.

M. Barry: A nouveau, cet article porte sur les navires inférieurs à 10 mètres de longueur, mais ne semble pas traiter des navires immatriculés, supérieurs à 10 mètres de longueur. On traite de cette question au paragraphe 6(1). On n'y parle que des navires immatriculés supérieurs à 10 mètres de longueur, mais non pas de ceux inférieurs à 10 mètres de longueur.

[Text]

Mr. Mahoney: That may well be, but this will be covered in the new provisions.

Mr. Barry: I agree with you in respect of any new vessel.

Mr. Mahoney: There will still be the requirement to register them as small craft under the new provisions, whether they have ever been licensed or registered.

Mr. Barry: Except under subsection (3), paragraph 6, which preserves the present status of Canadian vessels.

Mr. Mahoney: That is intended to apply only—and I think it does—to the qualifications of the owners of ships. It does not preserve everything.

Mr. Barry: That is correct. You have to make sure you cover the whole net and not leave some craft uncovered by the transitional provisions, otherwise you might as well dispense of the transitional provisions altogether.

Mr. Mahoney: That is not so. The point you are raising is an extraordinary one when you compare it to the number of licensed ships which must be covered now.

Mr. Barry: With respect, Mr. Mahoney, I can think of at least 15 such cases. My submission is that we insert the words "or licensed" before "registered". This would solve the problem.

Mr. Mahoney: No, I do not think it would solve the problem, because it would then deem the ship presently licensed to be a Canadian registered ship. It is not a problem which leads to any great concern, because it can be picked up as soon as the new provisions come into force. The ship would then be required to be registered as a small craft.

Mr. Barry: The second point relates to provisional registry under section BII-67, that is to say provisional certificates to permit the movement of vessels prior to actual registration being completed. As things stand now such a provisional certificate permits the passage of a vessel from one port in Canada to any other port in Canada.

There is one situation before the vessel may move from one port to another in which it will have to put to sea and that is for sea trials on construction, for example. As the section reads now there is no authority to issue a provisional certification for sea trials.

Mr. Mahoney: There is a provision in the Customs Act which would allow that to be done.

Mr. Barry: In our submission it would be putting the cart before the horse if it were necessary for the ship to call into a different port simply to carry out sea trials.

Mr. Mahoney: It is not necessary.

Mr. Barry: Under BII-67 it certainly is.

Mr. Mahoney: No, it is not necessary. That says nothing about sea trials. It says only when a provisional certificate has to be issued. As I said, it is possible to get such a certificate.

[Traduction]

M. Mahoney: Peut-être bien, mais les nouvelles dispositions traiteront de cet aspect.

M. Barry: Je suis d'accord avec vous en ce qui concerne tout nouveau navire.

M. Mahoney: Avec les nouvelles dispositions, il sera toujours nécessaire de les immatriculer à titre de petites embarcations, que leur propriétaire détienne un permis ou un certificat d'immatriculation.

M. Barry: Sauf en vertu du paragraphe (3), qui préserve le statut actuel des bâtiments canadiens.

M. Mahoney: Cela n'est censé s'appliquer et je crois que c'est le cas qu'aux titres des propriétaires de navires. Cet article ne préserve rien.

M. Barry: C'est exact. Vous devez vous assurer de traiter de toutes les catégories, et de faire en sorte que les dispositions transitoires portent sur tous les types d'embarcations, sinon ce n'est pas la peine de prévoir des dispositions transitoires.

M. Mahoney: Ce n'est pas le cas. La question que vous soulevez est marginale lorsqu'on compare ces cas avec le nombre de navires ayant fait l'objet de permis et dont on doit maintenant traiter.

M. Barry: Permettez-moi de souligner, Monsieur Mahoney, que j'ai au moins en tête 15 cas du genre. Je proposerais d'inclure les mots «ou faisant l'objet d'un permis» avant le mot «immatriculé». Cela résoudrait le problème.

M. Mahoney: Non, je ne crois pas que cela résoudrait le problème, parce que cela obligerait alors le navire faisant actuellement l'objet d'un permis d'être immatriculé au Canada. Ce n'est pas un problème très grave, parce qu'on pourra s'en occuper dès que les nouvelles dispositions entreront en vigueur. Le navire devrait alors être immatriculé à titre de petite embarcation.

M. Barry: Le deuxième aspect porte sur l'immatriculation provisoire en vertu de l'article BII-67, c'est-à-dire des certificats provisoires permettant le déplacement des navires avant que les procédures d'immatriculation ne soient terminées. A l'heure actuelle, ce certificat provisoire permet à un navire de se rendre d'un port à un autre au Canada.

Il existe une situation précise par laquelle le navire peut se rendre d'un port à un autre: il s'agit des essais en mer lors de la construction. Selon la formulation actuelle de l'article, il est impossible d'émettre un certificat provisoire pour les essais en mer.

M. Mahoney: La Loi sur les douanes comprend un article en ce sens.

M. Barry: Nous estimons que ce serait mettre la charrue devant les bœufs, que d'obliger le navire à se rendre dans un port différent simplement pour des essais en mer.

M. Mahoney: Ce n'est pas nécessaire.

M. Barry: Ça l'est certainement en vertu de l'article BII-67.

M. Mahoney: Non, ce n'est pas nécessaire. On ne mentionne rien au sujet des essais en mer. On dit simplement qu'un certificat provisoire doit être délivré. Comme je l'ai dit, il est

[Text]

The matter is covered, as I recall, in the Customs Act and should not impose any problem.

Mr. Barry: Well, it is a matter of some surprise to hear that under the Customs Act the registrars, as distinct from customs authorities, are entitled to issued provisional certificates, to put it mildly. Perhaps Mr. Mahoney can give the committee some citations.

Mr. Mahoney: I did not say necessarily authorize the registrar to issue that kind of certificate, but the question of authority to pass from port to port without any certificate is covered under the Customs Act. All that a ship of that kind has to do is get a clearance from the customs officer. If he satisfies those provisions, he gets it. He does not need to have a certificate under this act in order to do it.

Mr. Barry: At that point the vessel has a clearance, but it has no certificate.

Mr. Mahoney: Who is going to stop it? In those circumstances the only people who would stop it would be the customs officers, and since it is covered in the Customs Act there is no reason for them to stop it. In addition, the way we have changed these provisions now it is debatable whether there would even be a requirement to register it at that point, because it is debatable whether you can say that it is being used in navigation in the full sense of the term.

It is not a problem that we need to spend a great deal of time on.

Senator McElman: The next item.

Mr. Barry: Mr. Langlois raised the question of item 30 relating to the view of the extraordinary requirement, a requirement abolished in Canada some 30 years ago as a matter of general law, of obliging masters to report the commission of offences, if they have reasonable grounds for believing that an offence created by an Act of Parliament has been committed on board ship. This also bring in item 32 which deals with the proposed penalty for such an offence.

It is Mr. Langlois's submission and our own that this is a wholly extraordinary provision of law, one that Parliament has seen fit to abolish for the community as a whole; it is wholly unfair and, in the present state of labour relations, it is going to put masters in an impossible position.

It is the recommendation of his association and of our own that it should be deleted.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I cannot resist replying to that one, even though I should like to. The master of a ship is not covered by any labour collective bargaining agreement because he is part of management. However, we have replied to this suggestion before. We have given the reasons why we think the master should be covered in this way. It may not apply to persons on shore, but the master of a ship is in quite a different position from people on shore. He is responsible for everything that happens on that ship; he is, in effect, the national representative on that ship.

[Traduction]

possible d'obtenir ce certificat. Si je me souviens bien, on traite de cette question dans la Loi sur les douanes, et cela ne devrait causer aucun problème.

M. Barry: Eh bien, le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il est étonnant qu'en vertu de la Loi sur les douanes, les conservateurs, qui sont une catégorie bien distincte des autorités douanières, soient habilités à délivrer des certificats provisoires. M. Mahoney pourrait peut-être fournir au Comité des citations.

M. Mahoney: Je n'ai pas dit qu'il y avait des dispositions habilitant précisément les conservateurs à délivrer le type de certificat, mais bien que la question de se rendre d'un port à un autre sans certificat était traitée dans la Loi sur les douanes. Le navire concerné n'a qu'à obtenir un congé du préposé aux douanes. S'il satisfait aux dites dispositions, il l'obtient. Il n'est pas tenu d'avoir un certificat délivré en vertu de cette Loi pour pouvoir le faire.

M. Barry: Le navire a donc un congé sans avoir de certificat.

M. Mahoney: Qui va l'en empêcher de circuler? En pareille circonstance, seuls les préposés aux douanes pourraient le faire, mais puisqu'il est question de cet aspect dans la Loi sur les douanes, il n'y a pas de raison qu'ils le fassent. De plus, de la façon dont nous avons modifié cette disposition, il est maintenant discutable que le navire soit tenu d'être immatriculé, car on peut se demander si ledit navire est utilisé pour la navigation au sens propre du terme.

Nous n'avons pas besoin de passer beaucoup de temps sur cette question.

Le sénateur McElman: Numéro suivant.

M. Barry: M. Langlois a soulevé la question du numéro 30 portant sur l'exigence extraordinaire, abolie au Canada il y a quelque 30 ans, en tant que question de droit général, selon laquelle les capitaines sont tenus de signaler les infractions commises, s'ils ont des motifs raisonnables de croire qu'une infraction aux termes d'une loi du Parlement a été commise à bord du navire. Cela renvoie au numéro 32 qui traite des peines proposées pour une telle infraction.

M. Langlois et moi-même estimons qu'il s'agit là d'une disposition extraordinaire de la loi que le Parlement a cru bon d'abolir pour l'ensemble de la collectivité. Elle est entièrement injuste, et dans l'état actuel des relations de travail, placeront les capitaines dans une situation impossible.

L'Association de M. Langlois et la mienne recommandent que cette recommandation soit supprimée.

M. Mahoney: Monsieur le président, je ne puis résister à répondre à cette question, quand bien même je le voudrais. Le capitaine d'un navire ne fait partie d'aucune unité de négociation de convention collective parce qu'il est du côté des «patrons». Nous avons toutefois déjà discuté de ces recommandations. Nous avons expliqué pourquoi nous croyions que le capitaine devrait être tenu de signaler les infractions. Cela ne s'applique peut-être pas aux personnes à terre, mais le capitaine d'un navire est dans une situation très différente de la leur. Il est responsable de tout ce qui se produit sur le navire; il est en fait le représentant national sur le navire.

[Text]

All countries place masters in different positions from ordinary citizens. We think, and we know from experience, that this kind of provision is required. I could give you, as an example, a Canadian ship at sea on which a murder was committed, and the ship passed right through the Gulf of St. Lawrence, right through the St. Lawrence Seaway and right through the Great Lakes, and the matter was not reported until the ship reached an American port because that was the first place the ship happened to be going to.

This sort of provision is required in the matter of study through the years and we see no reason why the master should not be placed in a different position from other persons.

Mr. Barry: It is our submission that the insertion of that proposed section in the bill creates great difficulty in that it has to be a matter within the knowledge of the master, who is merely one among many on the vessel. There is no reason to believe that the master necessarily will be aware of crimes committed on board.

The Chairman: Are there any further questions? Do you have anything further you wish to say on it, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: No, sir, I have no individual points to bring up, but I do have a suggestion, that the committee should quickly go through the amendments in Group "B" and Group "C", because I have a feeling that there are one or two with which everyone has agreed but which have not been covered specifically in Part II of the Bar report, which is the part we have been most concerned with.

For example—and I stand to be corrected on any of these points—the very first on page 1 of Group "B"—and you will recall that this amendment is the one which was debated at considerable length during the earlier hearings—is an alteration to the old section 52 of the Canada Shipping Act as it is consequentially amended here.

As I say, I stand to be corrected, but I do not think we have dealt with that in the past two days, because it was not included in the Part II report although it is unquestionably intended to be covered.

Mr. du Plessis: Would you suggest, then, that the committee decide now to adopt that, if it has not been dealt with?

Mr. Mahoney: I think it would be practical to adopt these as we go through, yes. These are all matters which were debated at length.

The Chairman: It is moved by Senator Langlois that subclause 4(5) of Bill C-41 be amended by striking out line 24 on page 9 thereof and substituting therefor the following: "interest therein of". All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: Page 2 refers to subclause 7(1). That has been covered. Page 3 may be an example of what has not been covered in the last few days.

The Chairman: We are on page 3 of Group "B". It is moved that Bill C-41 be amended by striking out lines 14 to 17 on page 24 thereof and substituting therefor the following—and we will dispense. Senator Langlois moved that. That is carried.

[Traduction]

Tous les pays considèrent le capitaine différemment des citoyens ordinaires. Nous savons par expérience que ce genre de disposition est nécessaire. Je pourrais vous donner, à titre d'exemple, le cas d'un meurtre qui a été commis sur un navire canadien en mer, et le navire a traversé le golfe St-Laurent, jusque dans la voie maritime du Saint-Laurent, puis les Grands Lacs, et l'incident n'a été signalé que lorsque le navire a atteint un port américain, qui se trouvait à être la première destination du navire.

Ce type de disposition a été rendu nécessaire au cours des ans, et nous ne voyons pas pourquoi le capitaine d'un navire n'aurait pas un statut particulier.

M. Barry: Nous estimons que l'inclusion de l'article proposé dans le projet de loi crée de grands problèmes en ce sens qu'il faut qu'il s'agisse d'un événement dont a connaissance le capitaine, qui n'est en fait qu'une personne parmi de nombreuses autres à bord du navire. Il n'y a aucune raison de croire que le capitaine se rendra nécessairement compte des crimes commis à bord.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Souhaitez-vous ajouter quelque chose M. Mahoney?

M. Mahoney: Non, Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions à soulever, mais j'aurais une proposition à faire, soit que le Comité s'empresse d'étudier les modifications des groupes "B" et "C", parce que j'ai l'impression qu'il y en a deux ou trois au sujet desquelles nous nous sommes entendus, mais qui n'ont pas été traitées précisément dans la partie II du rapport du Barreau, partie qui nous intéresse le plus.

Notamment—et je ne crois pas me tromper sur aucune de ces questions—la première modification de la page 1 du groupe «B»—et vous vous souviendrez qu'on a beaucoup discuté de cette modification lors des premières séances—constitue une modification à l'ancien article 52 de la Loi sur la marine marchande du Canada, corrélativement modifié ici.

Comme je l'ai dit et je pense avoir raison, je ne crois pas que nous ayons traité de ces questions au cours des deux derniers jours, parce qu'elles n'étaient pas incluses dans la Partie II du rapport, même s'il ne fait aucun doute qu'on veuille en traiter.

M. du Plessis: Proposeriez-vous alors que le Comité décide de les adopter si on n'en a pas traité?

M. Mahoney: Je crois qu'il serait opportun de les adopter au fur et à mesure. Ce sont toutes des questions dont on a discuté de façon approfondie.

Le président: Le sénateur Langlois propose que le paragraphe 4(5) du projet de loi C-41 soit modifié en remplaçant les lignes 25 et 26, page 9, par «créances, droits ou intérêt dans ou sur le navire de tout autre créancier du débiteur». Ceux qui sont pour? Ceux qui sont contre? Adopté.

M. Mahoney: La page 2 se rapporte au paragraphe 7(1). On a traité de cette question. La page 3 illustre peut-être ce dont on n'a pas traité au cours des derniers jours.

Le président: Nous sommes à la page 3 du groupe "B". On propose que le projet de loi C-41 soit modifié en remplaçant les lignes 17 à 22 de la page 24 par ce qui suit—nous ne lirons pas

[Text]

Mr. Mahoney: Page 4 has been covered; page 5 is the French version; page 6 does not apply; page 7 does not apply; page 8, I believe, has been recovered; pages 9, 10, 11 and 12 have been covered.

The Chairman: We are now dealing with page 13.

Mr. Mahoney: There is another way of doing it, which is to go through Part I of the Bar report. These are all matters that are mentioned there. However, the shortest method is to do it this way. This is the proposal that was made with respect to section BII-8, so that paragraph (b) would be changed in the case of a foreign registered ship. It will be recalled that that was discussed in some detail.

The Chairman: Senator Bourget moves that. All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: We are now dealing with page 14. It is also one that has been approved by the Bar committee. It makes a minor change in the regulation provisions with respect to the making of ships. We wanted to include also the design of the marking and the method by which the markings are applied.

The Chairman: Senator Bourget being the artist in this group, he is the mover of that amendment.

Senator Langlois: Mr. Chairman, that has already been passed.

The Chairman: Yes; I am sorry.

Mr. Mahoney: On page 15 is the amendment to BII-12. It will be recalled that we had very considerable discussion on that matter in the earlier hearings. It was agreed that this was a provision which is covered in either section 73 or section 74 of the Canada Shipping Act. It was decided that it should go back in, and it was put back in.

Mr. Barry: Mr. Chairman, I should like to point out that on that section the Bar Association's comment is "Portion of this new section missing."

If one exams sections 73 and 74 of the existing act one will find that the initial lines, which are designed to make sure that this provision is without prejudice to the right of registered owners to sell, have been omitted from the bill. It is desirable to ensure, as in the present sections 73 and 74 of the act, that no doubt arises on this point. An amendment has already been submitted on the point.

The Chairman: That is page 15 of Group "B".

Mr. Mahoney: Yes. That amendment is set out on page 56 of the Part I report. We had replied to this suggestion earlier, and I make the same reply in a shorter form now, that the first part of that provision was not included because where it appeared in the Canada Shipping Act it appeared only because of the prohibition against the registration of trusts. In our view it is no longer necessary because the registration of trusts is permitted under the code. For that reason, we felt it was not only unnecessary but perhaps misleading to put it in.

[Traduction]

l'article ici. C'est ce que propose le sénateur Langlois. C'est adopté.

M. Mahoney: On a traité de la page 4; la page 5 est la version française; la page 6 est sans objet; la page 7 est sans objet; il me semble qu'on a traité de la page 8; on a traité des pages 9, 10, 11 et 12.

Le président: Nous traitons maintenant de la page 13.

M. Mahoney: Il serait aussi possible d'examiner toute la Première partie du rapport du Barreau dont toutes les questions sont mentionnées ici. Cependant, cette méthode est plus rapide. Voici la recommandation concernant l'article BII-8, selon laquelle l'alinéa (b) serait modifié dans le cas des navires immatriculés à l'étranger, et vous vous souvenez qu'il en a été longuement question.

Le président: C'est la motion du Sénateur Bourget. Tout le monde est d'accord? Y a-t-il des objections? Adopté.

M. Mahoney: Nous examinons maintenant la page 14 que le Comité du Barreau a aussi approuvée. Il est question d'une modification mineure aux dispositions sur les règlements relatifs au marquage des navires. Nous voulions y faire mentionner aussi la présentation et la méthode d'application des marques.

Le président: Notre artiste le Sénateur Bourget, a proposé cette modification.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, elle a déjà été adoptée.

Le président: Oui, excusez-moi.

M. Mahoney: A la page 15 se trouve la modification à l'article BII-12. Vous vous souvenez qu'il y avait eu à ce sujet des discussions très nombreuses lors de nos précédentes auditions. Il avait été convenu que cette situation était prévue à l'article 73 ou 74 de la Loi sur la marine marchande du Canada, on avait décidé de la réutiliser.

M. Barry: Monsieur le président, je voudrais signaler que l'Association du Barreau dit à propos de cet article: «Une partie de ce nouvel article manque».

Si on examine les articles 73 et 74 de la loi actuelle, on constate que les premières lignes, visant à faire en sorte que cette disposition ne lèse pas le droit de vente des propriétaires immatriculés, ne figurent pas dans le projet de loi. Il faudrait veiller à ce qu'il n'y ait aucun doute à cet sujet, comme dans les articles 73 et 74 figurant actuellement dans la loi. Une modification a déjà été présentée à cet égard.

Le président: Il s'agit de la page 15 du groupe «B».

M. Mahoney: Oui. Cette modification figure à la page 56 de la Première partie du rapport. Nous l'avons déjà commentée, et je voudrais vous la donner à nouveau, plus brièvement, nous n'avons pas inclus la première partie de cette disposition, parce qu'elle se trouvait dans la Loi sur la marine marchande du Canada uniquement à cause de l'interdiction concernant l'immatriculation des fidéicommissaires, mais nous n'estimons plus cela nécessaire parce que le Code l'autorise. Il nous a donc semblé inutile de reproduire ces lignes, qui risquaient en outre de prêter à confusion.

[Text]

Mr. Barry: With respect to Mr. Mahoney's reply, an examination of section 74 indicates that that is not entirely accurate. It is quite true that there is reference to trusts in section 74, but a reading of it shows that there are other problems which section 74 is designed to cover. I shall quote:

74. The expression "beneficial interest", where used in this Part, includes interests arising under contract and other equitable interests; and the intention of this Act is that, without prejudice to the provisions of this Act for preventing notice of trusts from being entered in the register book or received by the registrar—

And we entirely agree with Mr. Mahoney. It goes on to say:

—and without prejudice to the powers of disposition and of giving receipts conferred by this Act on registered owners and mortgagees, and without prejudice to the provisions of this Act relating to the exclusion of unqualified persons from the ownership of British ships, interests arising under contract or other equitable interests may be enforced by or against owners and mortgagees of ships . . .

So the present section 74 is so drafted to make clear that the equitable interests which are preserved by that section, or by the draft of BII-12, do not prevent a registered owner from selling the vessel. That is the basis of the Bar Association's comment that the section, as presently drafted, is incomplete.

Mr. Mahoney: We do not believe it is necessary, but we do not object to its being there.

Mr. Barry: Then it is our submission, and the Bar Association's submission, that the proposed amendment, as made by ourselves and recommended by the Bar Association, and found on page 56, supplant that found on page 15. In other words, we propose to add the eight lines found on page 56 to the beginning of subsection (2) of BII-54.

The Chairman: Is that agreed, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: Yes.

Mr. du Plessis: Could Mr. Barry repeat that suggestion?

Mr. Barry: That BII-54, subsection (2) be amended to read:

(2) the intention of this Code is that . . .

The wording is to be found on page 56 of Part I. That would be subsection (3) rather than subsection (2).

The Chairman: Senator Bourget so moves.

Mr. du Plessis: You said it was renumbered subsection (3). Where is subsection (2)? Where does subsection (3) come in?

Mr. Mahoney: We are just adding the extra words there.

The Chairman: Whatever it is, Senator Bourget moves it. All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: On page 16. This has been discussed, of course, and is recommended by the Bar, but I do not think it

[Traduction]

M. Barry: Si l'on examine l'article 74, on constate que la réponse de M. Mahoney n'est pas tout à fait exacte. Il est tout à fait vrai qu'il y est fait mention des fidéicommissaires mais il vise d'autres problèmes, et je cite:

74. L'expression «intérêt bénéficiaire», employée dans la présente Partie, comprend les intérêts nés d'un contrat et les autres intérêts en *equity*; la présente loi, sans préjudice de ses dispositions interdisant l'insertion d'un avis de fidéicommissaire au registre ou son admission par le conservateur—

Et nous sommes tout à fait d'accord avec M. Mahoney. Je poursuis:

—sans préjudice des pouvoirs de disposer et de donner quittance, conférés par la présente loi aux propriétaires et aux créanciers hypothécaires enregistrés, et sans préjudice des dispositions de la présente loi relatives à l'inadmissibilité des personnes non qualifiées à devenir propriétaires de navires britanniques, a pour objet de permettre l'exercice des droits nés d'un contrat ou autres intérêts en *equity* par ou contre les propriétaires et les créanciers hypothécaires de navires . . .

Ainsi, l'article 74 actuel est rédigé de telle sorte qu'il soit clair que les droits, préservés par cet article ou par le libellé de l'article BII-12, n'empêchent pas un propriétaire immatriculé de vendre son navire. C'est sur quoi se fonde l'Association du Barreau lorsqu'elle fait remarquer que cet article, dans sa forme actuelle, n'est pas complet.

M. Mahoney: Nous n'en voyons pas la nécessité, mais nous n'avons pas d'objection à l'inclure ici.

M. Barry: Nous recommandons alors avec l'Association du Barreau, que la modification que nous proposons conjointement et que se trouve à la page 56, remplace celle qui figure à la page 15. En d'autres termes, nous voudrions faire ajouter au début du paragraphe 2 de l'article BII-54 les huit lignes se trouvant à la page 56.

Le président: Êtes-vous d'accord, monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Oui.

M. du Plessis: Monsieur Barry pourrait-il répéter cette suggestion?

M. Barry: Je propose la modification suivante au paragraphe BII-54(2):

(2) Ce Code se propose de . . .

La suite se trouve à la page 56 de la Première partie. Il s'agirait du paragraphe 3 et non du paragraphe 2.

Le président: C'est la recommandation du sénateur Bourget.

M. du Plessis: Vous dites qu'on en a fait un paragraphe (3). Où est le paragraphe (2)? Où se place le paragraphe (3)?

M. Mahoney: Nous ajoutons simplement des termes.

Le président: De toutes façons, c'est la recommandation du sénateur Bourget. Qui est pour? Y a-t-il des objections? Adopté.

M. Mahoney: Page 16. Il en a été question, et c'est bien sûr une recommandation du Barreau, mais je ne crois pas que cela

[Text]

has been passed yet. This is the one which would not apply the registration provision until the ship is used in navigation.

The Chairman: Do you approve of it?

Mr. Mahoney: Yes. These are all amendments which we had put forward.

The Chairman: Senator McElman now moves that Bill C-41 be amended by striking out line 35 on page 50 thereof and substituting therefor the following:

Registered in accordance with this Code before the ship is used in navigation.

All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: The same thing applies to page 17, which is a similar amendment relating to small craft.

The Chairman: This, now, is Senator Forsey's turn. Senator Forsey moves that Bill C-41 be amended by striking out line 7 on page 51 thereof and substituting therefor the following:

small craft in accordance with this Code before it is used in navigation.

All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: Page 18. This was carried this morning, I believe. Is that not correct?

Mr. du Plessis: I have no record that this was done; however, that does not mean it was not done.

Mr. Mahoney: This was to deal with the registry provisions. It is a delegation of powers, and it was passed this morning.

Mr. du Plessis: Was it passed in this form?

Mr. Mahoney: Yes, it was.

Page 19. This was passed this morning also.

The Chairman: Page 20?

Mr. Mahoney: We had not passed this one this morning, but you will recall that it is subsection (3) to BII-32, which everyone is agreed no longer applies. It is one which should have been taken out when this bill was in committee in the other place, and which was neglected at the time.

The Chairman: So what do you want to do with it? Leave it?

Mr. Mahoney: Well, take it out.

The Chairman: All right. We will take it out.

Mr. Mahoney: That is what the amendment does.

The Chairman: It is now Senator Graham's turn. Senator Graham moves that Bill C-41 be amended by striking out lines 14 to 23 on page 57 thereof.

All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: Page 21 has been dealt with. Page 22 is also a recommendation of the Bar Association, and it has not been dealt with, although it has been discussed at length.

[Traduction]

ait déjà été adopté. Il s'agit de ne pas appliquer la disposition concernant l'immatriculation avant que le navire ne soit utilisé pour la navigation.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Mahoney: Oui. Nous avons présenté toutes ces modifications.

Le président: Le sénateur McElman propose maintenant de modifier le Bill C-41 en supprimant les deux premières lignes de la page 51 pour les remplacer par ce qui suit:

doit être immatriculé conformément au présent Code avant d'être utilisé pour la navigation.

Tout le monde est d'accord? Y a-t-il des objections? Adopté.

M. Mahoney: La même chose s'applique à la page 17, avec une modification semblable, concernant les petites embarcations.

Le président: C'est maintenant le tour du sénateur Forsey. Il propose de modifier le bill C-41 en remplaçant les lignes 9 et 10, à la page 51, par ce qui suit:

titre de petites embarcations conformément au présent Code avant d'être utilisées pour la navigation.

Tout le monde est d'accord? Y a-t-il des objections? Adopté.

M. Mahoney: Page 18. Il me semble que nous avons adopté cela ce matin, n'est-ce pas?

M. du Plessis: Je ne m'en souviens pas, mais cela ne veut rien dire.

M. Mahoney: Il s'agissait des dispositions concernant l'immatriculation. C'est une délégation de pouvoirs qui a été adoptée ce matin.

M. du Plessis: Sous cette forme?

M. Mahoney: En effet.

Page 19; même chose, adopté ce matin.

Le président: Page 20?

M. Mahoney: Nous n'avons pas adopté cela ce matin, mais vous vous souvenez qu'il s'agit du paragraphe BII-32(3) et tout le monde convient qu'il ne s'applique plus. Il aurait fallu le supprimer lorsque le projet de loi était à l'étude au Comité de l'autre endroit, ce qui n'avait pas été fait à l'époque.

Le président: Qu'est-ce que vous voulez donc en faire? Le laisser?

M. Mahoney: Non, le retirer.

Le président: Très bien, c'est entendu.

M. Mahoney: C'est l'intention de la modification.

Le président: Maintenant c'est le tour du sénateur Graham, qui propose de modifier le Bill C-41 en supprimant les lignes 15 à 25 de la page 57.

Tout le monde est-il d'accord? Y a-t-il des objections? Adopté.

M. Mahoney: Nous avons traité de la page 21. La page 22 est aussi une recommandation de l'Association du Barreau qui n'a pas encore été réglée, mais qui a déjà fait l'objet de nombreuses discussions.

[Text]

The Chairman: It is now Senator Denis' turn.

Senator Denis: May I look? I do not want to be responsible for something before I know what I am doing.

The Chairman: This is on page 22.

Senator Denis: All right.

The Chairman: You agree?

Senator Denis: I agree.

The Chairman: All right. Senator Denis moves that Bill C-41 be amended by striking out lines 7 to 9 on page 62 thereof and substituting therefor the following:

the government of that state or any agency thereof, except in the case of a *bona fide* . . .

All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: Page 23 is another one recommended by the Bar Association dealing with the measurement of ships. This is one which was discussed earlier that we have not yet passed. It is designed to ensure that the tonnage regulation does not apply to registered small craft but only to large ships.

The Chairman: It is Senator Bourget's turn. Senator Bourget moves that Bill C-41 be amended by striking out lines 4 to 7 on page 64 thereof, and substituting therefor the following:

as a Canadian ship until the tonnage and measurements of the ship in the case of a ship that exceeds ten metres in length and the measurements of the ship in the case of a ship that does not exceed ten metres in length have been ascertained in accordance with regulations made under section BII-49.

All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Barry: There have been two recommendations by the Bar Association which have not been dealt with.

The Chairman: We have not got to page 24 yet. Let us deal with page 24.

Mr. Barry: These are earlier numbers.

The Chairman: I know, but we have to get to page 24, and then we will be finished with that, and then we will go back.

Mr. Mahoney: It is possible that we will come to them in Group 5, Mr. Barry, but make a note of them by all means, and if they have not been dealt with we will come back to them. Page 24 is one which has not been dealt with, but has been debated at length. It is the companion to the one which, at Mr. Barry's request, we just amended further, and it deals with the old section, either 73 or 74—I always mix the two of them up. It is the intention to re-insert that provision in the code.

The Chairman: Do you agree with it?

Mr. Mahoney: Oh yes.

The Chairman: All right. It is now Senator Langlois' turn. Senator Langlois moves that Bill C-41 be amended as follows:

(a) by striking out line 4 on page 67 thereof and substituting therefor the following:

[Traduction]

Le président: C'est maintenant le tour du sénateur Denis.

Le sénateur Denis: Vous permettez? Je ne voudrais pas être responsable de quelque chose avant de savoir de quoi il s'agit.

Le président: C'est à la page 22.

Le sénateur Denis: C'est exact.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Le sénateur Denis: Je suis d'accord.

Le président: Très bien. Le sénateur Denis propose de modifier le Bill C-41 en remplaçant les lignes 10 à 12 de la page 62 par ce qui suit:

Un membre de ces organismes, sauf dans le cas . . .

Tout le monde est d'accord? Y a-t-il des objections? Adopté.

M. Mahoney: A la page 23 nous avons eu une autre recommandation de l'Association du Barreau, concernant des dimensions des navires. Il en a déjà été question mais nous ne l'avons pas encore adoptée. Il s'agit de faire en sorte que le règlement sur le tonnage ne s'applique pas aux petites embarcations immatriculées mais seulement aux grands navires.

Le président: C'est le tour du sénateur Bourget. Il propose de modifier le bill C-41. En remplaçant les lignes 5 à 8 de la page 64 par ce qui suit:

pavillon canadien qu'après constat de la conformité de la jauge et des dimensions des navires dépassant dix mètres de long et des dimensions des navires ne dépassant pas dix mètres de long, aux normes indiquées dans les règlements établis en vertu de l'article BII-49.

Êtes-vous tous d'accord? Y a-t-il des objections? Adopté.

M. Barry: Nous n'avons pas encore examiné deux recommandations de l'Association du Barreau.

Le président: Nous n'en sommes pas encore à la page 24. Voyons ce qu'il en est.

M. Barry: Il y a d'autres pages avant.

Le président: Je le sais, mais nous devons aller jusqu'à la page 24, et quand nous aurons terminé nous reviendrons en arrière.

M. Mahoney: Il est possible que nous les aborderons au Groupe 5, Monsieur Barry, mais prenez-en note, je vous prie et si nous ne les avons pas terminées nous pourrions y revenir. Nous n'avons pas encore réglé les problèmes mentionnés à la page 24, mais nous en avons beaucoup discuté. La recommandation est à rapprocher de celle où nous venons d'apporter d'autres modifications, à la demande de M. Barry, et elle traite de l'ancien article, 73 ou 74, je les confonds toujours. Il est proposé d'insérer à nouveau cette disposition dans le Code.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Mahoney: Oui.

Le président: C'est maintenant le tour du Sénateur Langlois. Il propose de modifier le Bill C-41 comme suit:

a) de supprimer la ligne 7 à la page 67 et de la remplacer par ce qui suit:

[Text]

“BII-54. (1) Subject to the provisions of this” ;
and

(b) by adding, immediately after line 8 on page 67 thereof, the following:

“(2) Subject to any rights and powers appearing from the records in the registry to be vested in any other person, the registered owner of a Canadian ship or of any part interest therein has power absolutely to dispose of the ship or interest in the manner provided in this Code and to give effectual receipts for any money paid or advanced by way of consideration.”

All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: Page 25 is the translation of the contents of page 24.

Now, perhaps we can go the Group “C” and go through it in similar fashion. I think there will not be many here that have not been dealt with, but the first one was dealt with yesterday, I believe.

Page 2 has been dealt with.

Page 3 has not yet been dealt with. It is a simple amendment which deletes the definition of “registry” as it appears in section 3. It is a necessary one, because that definition of “registry” was designed for the central registry. We do not need a definition of “registry” now because it is, in effect, defined in BI-23 and BI-24, so we simply delete that.

The Chairman: Do you approve of it?

Mr. Mahoney: Yes.

The Chairman: Senator Langlois moves that clause 3 of Bill C-41 be amended by striking out lines 10 to 14 on page 5 thereof.

All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: Page 4 has been dealt with. page 5 has not been dealt with.

Mr. du Plessis: That has been dealt with, according to our records.

The Chairman: Page 6?

Mr. Mahoney: This has been dealt with.

The Chairman: Page 7?

Mr. Mahoney: Page 7 has been dealt with. Page 8 has been dealt with.

Mr. du Plessis: Not according to what I have.

The Chairman: All right. We will go back to page 8 and pass it.

Mr. Mahoney: I believe this has been passed. Perhaps it should be checked first.

Mr. du Plessis: Our records could be wrong on that. There were so many things happening at once.

Mr. Mahoney: It should be checked, because it is an important one, I believe.

Senator Bourget: It has been discussed.

[Traduction]

«BII-54(1) sous réserve des dispositions du» ; et

b) en ajoutant ce qui suit immédiatement après la ligne 11 de la page 67:

«(2) sauf si les dossiers du bureau d'enregistrements indiquent qu'une autre personne possède des droits et des privilèges sur un navire, le propriétaire enregistré d'un navire canadien ou de toute autre part d'intérêt de ce dernier est absolument libre d'en disposer, selon les modalités prévues dans ce Code, et de donner des reçus officiels pour toute somme versée ou pour toute avance faite pour conclure la transaction».

Tout le monde est d'accord? Y a-t-il des objections? Adopté.

M. Mahoney: La page 25 est une traduction de la page 24.

Nous pourrions peut-être passer au Groupe «C» et l'examiner de la même manière. Il n'y a pas grand-chose que nous n'ayons encore examiné, il me semble que nous avons vu la première page hier.

Nous avons traité de la page 2.

Nous n'avons pas encore vu la page 3. C'est une simple modification qui supprime la définition de «bureau» qui figure à l'article 3. Elle est nécessaire, car la définition concernait le bureau central d'enregistrement. Nous n'avons plus besoin de définition maintenant pour «bureau» puisqu'elle figure bien à BI-23 et BI-24; nous la supprimons donc simplement.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Mahoney: Oui.

Le président: Le sénateur Langlois propose que l'article 3 du bill C-41 soit amendé en retranchant les lignes 14 à 20 de la page 2.

Quels sont ceux qui sont pour? Contre? Adopté.

M. Mahoney: Nous avons étudié la page 4. Nous n'avons pas étudié la page 5.

M. du Plessis: D'après le compte rendu, nous l'avons fait.

Le président: Page 6?

M. Mahoney: Nous l'avons étudié.

Le président: Page 7?

M. Mahoney: Nous avons étudié la page 7. Nous avons étudié la page 8.

M. du Plessis: Pas à ma connaissance.

Le président: Très bien. Nous allons revenir à la page 8 pour l'étudier.

M. Mahoney: Je crois que nous l'avons déjà fait. Peut être devrions-nous d'abord vérifier ce qu'il en est?

M. du Plessis: Il y a peut être erreur dans le compte rendu. Tant de choses sont arrivées en même temps.

M. Mahoney: Il faudrait vérifier, car cette page est importante, je crois.

Le sénateur Bourget: On l'a déjà étudié.

[Text]

The Chairman: All right. To make sure, Senator Graham moves that Bill C-41 be amended by striking out line 7 on page 31 thereof and substituting therefor the following:

made, the ship may, in accordance with an order of the Admiralty Court made under the authority of this subsection, be sold and the proceeds distributed in accordance with the terms of such order.

All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: Page 9 has been dealt with.

Mr. du Plessis: Before we proceed further on that, there are just a few little technicalities. We have the effect of the amendment on page 9. The motion that preceded that, I presume, is to delete section BI-20, including the heading, "Arrest of a Ship". That leaves us with subsection (2), and that should be renumbered (1), presumably, and the following one renumbered (2). Will we substitute a heading for the heading "Arrest of a Ship," or will we just let it follow the rest of the text?

Senator Langlois: Why not leave the title "Arrest of a Ship"?

Mr. Mahoney: It now refers to something more than "Arrest of a Ship."

Senator Langlois: It is a consequence of arrest.

Mr. Mahoney: No, it is a consequence of the detention, forfeiture or seizure.

Mr. Barry: Perhaps it would be more appropriate to simply entitle it "Clearance."

Mr. du Plessis: It is understood that the amendment on page 9 will have to be amended accordingly.

Senator Langlois: I so move that the title be changed from "Arrest of a Ship" to "Clearance."

Senator McElman: Mr. du Plessis mentioned two subsections; there is only one.

Mr. du Plessis: Subsections (2) and (3) at the bottom of page 31 are out.

Senator McElman: Subsection (3) is out; it has no application.

Mr. du Plessis: It will have to be renumbered as BI-19.1.

Mr. Mahoney: No, you will throw everything out if you do that. We would have to renumber the whole bill.

The Chairman: Can I get back to this amendment on page 9?

Senator Graham moves that Bill C-41 be amended by striking out line 40 on page 31 thereof and substituting therefor the following:

... detained, arrested or seized as provided in this Book shall ...

[Traduction]

Le président: Très bien. Pour être bien certain, le sénateur Graham propose que le bill C-41 soit amendé en remplaçant la ligne 3, page 31, par ce qui suit:

(1) peut, conformément à une ordonnance rendu par la Cour d'Amirauté en vertu du présent paragraphe, être vendu et le produit de la vente distribué suivant les modalités de ladite ordonnance, lorsque ...

Quels sont ceux qui sont pour? Contre? Adopté.

M. Mahoney: Nous avons déjà étudié la page 9.

M. du Plessis: Avant d'aller plus loin, il y aurait quelques détails techniques à examiner. La conséquence de l'amendement est décrite à la page 9. Je suppose que la proposition dont cela découle visait à retrancher l'article BI-20, y compris le titre qui se lisait comme suit: «Saisie d'un navire». Il en résulte que le paragraphe (2) devrait, je suppose, porter le numéro (1), et le paragraphe suivant le numéro (2). Devrions-nous remplacer le titre, «Saisie d'une navire», ou le conserver?

Le sénateur Langlois: Pourquoi ne pas le conserver?

M. Mahoney: On y traite maintenant d'autre chose que de la «Saisie d'un navire».

Le sénateur Langlois: On y traite des conséquences d'une saisie.

M. Mahoney: Non, on y traite plutôt des conséquences de la détention, de la confiscation ou de la mise sous séquestre.

M. Barry: Peut-être conviendrait-il mieux d'utiliser comme titre «congé».

M. du Plessis: Je suppose que l'amendement à la page 9 sera modifié en conséquence.

Le sénateur Langlois: Je propose donc que le titre «Saisie d'un navire» soit remplacé par «congé».

Le sénateur McElman: M. du Plessis a parlé de deux paragraphes; il n'y en a qu'un.

M. du Plessis: Les paragraphes (2) et (3) au bas de la page 31 ont été retranchés.

Le sénateur McElman: Le paragraphe (3) est retranché; il ne s'applique plus.

M. du Plessis: Il devra porter le numéro BI-19.1.

M. Mahoney: Non, car si vous le faites il faudra tout chambarder. Il faudra renuméroter tous les articles du projet de loi.

Le président: Puis-je revenir à l'amendement proposé à la page 9?

Le sénateur Graham propose que le bill C-41 soit amendé en remplaçant les lignes 42 et 43, page 31, par ce qui suit:

... ment savoir qu'un navire a été détenu, saisi ou mis sous séquestre conformément au présent Livre ne doit lui donner ...

[Text]

Mr. Mahoney: It is now in two paragraphs. Paragraph (a), that Bill C-41 be amended by striking out line 40 on page 31 thereof and substituting therefor the following:

... detained, arrested or seized ...

Paragraph (b), that Bill C-41 be amended by striking out line 40 on page 31 thereof and substituting therefor the following:

... arrest, detention or seizure ...

I am sorry. The whole line reads:

... ship has been released from arrest, detention or seizure ...

The Chairman: Do you understand that, Senator Graham?

Mr. du Plessis: There will have to be another amendment, to insert the new heading, "Clearance" and to change line 38 so that it starts off as BI-20, rather than subsection (2). We can add that in.

The Chairman: Do you understand that?

Senator Graham: Yes.

The Chairman: He so moves. All in favour? Opposed? Carried.

Mr. Mahoney: On page 10—this one certainly has been discussed.

The Chairman: It is passed.

Mr. Mahoney: Page 11 has been passed. Page 12 has been passed. Page 13 was passed this morning. Page 14 was passed this morning. Page 15 was passed this morning. Page 16 was passed. Page 17 was passed this morning. Page 18 was passed this morning.

I am sorry, Mr. Chairman. I should go back and note that page 17 was passed this morning but it was changed. I do not have the form.

Mr. du Plessis: It is in several pieces right now.

Mr. Mahoney: You also amend BII-21. Do you want to deal with that as part of the same thing? I guess it will have to be a separate amendment.

The Chairman: Read the amendment.

Mr. Mahoney: That will be difficult. I will do my best.

Mr. du Plessis: Perhaps it was agreed to this morning.

Mr. Mahoney: It was read in this morning.

Mr. du Plessis: It was read in, and perhaps by implication it was agreed to.

The Chairman: It is not done by implication, with us around.

Senator Graham will move that Bill C-41 be amended by striking out lines 3 to 12 on page 54 thereof and substituting therefor the following. Dispense? That will be changed. Is that agreeable?

Senator Graham: As long as it reads that the Governor in Council shall establish in Canada suitable ship registries in

[Traduction]

M. Mahoney: Cela fait maintenant deux paragraphes: l'alinéa (a) qui stipule que le bill C-41 soit amendé en biffant les lignes 41 à 43 à la page 31 du texte du projet de loi pour les remplacer par ce qui suit:

... détenu, saisi ou mis sous séquestre ...

Et l'alinéa (b), qui stipule que le bill C-41 soit amendé en remplaçant les lignes 42 et 43, page 31, par ce qui suit:

... saisie, détention ou mise sous séquestre ...

Veuillez m'excuser. La ligne entière se lit comme suit:

... navire a été libéré d'un arrêt, d'une détention ou d'une mise sous séquestre ...

Le président: Comprenez-vous, sénateur Graham?

M. du Plessis: Il faudra un autre amendement pour insérer le nouveau titre, «Congé», et pour modifier la ligne 41 de façon à ce qu'elle commence par BI-20, plutôt que par (2). Nous pouvons le faire dès maintenant.

Le président: Comprenez-vous?

Le sénateur Graham: Oui.

Le président: Il en fait une proposition. Êtes-vous tous en faveur? Quels sont ceux qui s'y opposent? Adopté.

M. Mahoney: A la page 10... nous avons sûrement étudié cette page.

Le président: Oui, nous l'avons étudiée.

M. Mahoney: La page 11 a été étudiée. La page 12 également. Nous avons étudié la page 13 ce matin. Nous avons étudié la page 14 ce matin. La page a été étudiée ce matin. La page 16 a été étudiée. La page 17 a été étudiée ce matin. La page 18 a été étudiée ce matin.

Excusez-moi, monsieur le président. Je dois revenir en arrière, car l'amendement à la page 17 a été approuvé ce matin mais il a été modifié. Je n'ai pas le texte.

M. du Plessis: Il est maintenant divisé en plusieurs parties.

M. Mahoney: Vous amendez également l'article BII-21. Désirez-vous en traiter en même temps? Je crois qu'il faudra prévoir un amendement distinct.

Le président: Veuillez lire l'amendement, s'il vous plaît.

M. Mahoney: Ce sera difficile. Je vais le faire de mon mieux.

M. du Plessis: Peut-être l'avons-nous adopté ce matin.

M. Mahoney: Nous l'avons lu ce matin.

M. du Plessis: Nous l'avons lu, et peut-être l'avons-nous implicitement adopté.

Le président: Ce ne peut-être implicitement, puisque nous sommes là.

Le sénateur Graham va proposer que le bill C-41 soit amendé en remplaçant les lignes 3 à 12, page 54, par ce qui suit. Sans le relire? Il sera modifié. Êtes-vous d'accord?

Le sénateur Graham: Pourvu qu'il y soit stipulé que le gouverneur en conseil établisse au Canada des bureaux d'enre-

[Text]

sufficient number to provide ready access to the public seeking such facilities.

Mr. Mahoney: But there is also the amendment to BII-21 that was discussed this morning. That is the other part of it. It has not been passed yet.

The Chairman: Do you agree with that?

Senator Graham: Yes. The other part has not been passed.

The Chairman: We will get back to that. Agreed.

No we go to page 21.

Mr. Mahoney: Has this actually been passed? It has been discussed.

Mr. du Plessis: I have a note that it was adopted.

The Chairman: Page 22?

Mr. Mahoney: You may recall that in this one the words were changed.

Mr. du Plessis: This has been adopted as amended, with the French version to come.

The Chairman: Page 23?

Mr. Mahoney: This has been passed.

Mr. Barry: Mr. Chairman, there remains the recommended amendments of the Canadian Bar Association, some of which have not been dealt with in these amendments. The earliest by number is on page 56 of Part I. It is the proposed amendment to clause BII-13.

Mr. Mahoney: That is the one that we dealt with a few moments ago.

Mr. Barry: No. The second one, on permitting members of a group to dispose of their interests among themselves, without requiring the concurrence of other members of the same group.

Mr. Mahoney: This was not covered in Part II.

The Chairman: Hold it. Now I have page 56 in Part I. We are dealing with BII-13.

Mr. Mahoney: This is one that was not dealt with in Part II of the report. Therefore, we had not yet reached it. There is no amendment prepared with respect to this.

Mr. Barry: With respect, an amendment was prepared by the Dominion Marine Association, and is found in the bottom half of page 56.

Mr. Mahoney: What I mean is that there was no amendment prepared in proper form with translation, the kind of amendments that have to be submitted to this committee. I am just pointing out that we do not have that. It will have to be prepared if the committee wants to pass this one.

The Chairman: What is the wish of the committee? This is page 56 of Part I of the Canadian Bar Association proposals, item 43.

[Traduction]

gistrement de navires bien équipés et en nombre suffisant pour qu'ils soient facilement accessibles aux usagers de ces services.

M. Mahoney: Mais n'oublions pas l'amendement à l'article BII-21 que nous avons étudié ce matin. C'est l'autre aspect de cette question. Nous ne l'avons pas encore approuvé.

Le président: Êtes-vous d'accord là-dessus?

Le sénateur Graham: Oui. L'autre partie n'a pas été adoptée.

Le président: Nous allons y revenir. D'accord.

Passons maintenant à la page 21.

M. Mahoney: Cette page a-t-elle vraiment été approuvée? Nous l'avons étudiée.

M. du Plessis: J'ai une note selon laquelle elle aurait été adoptée.

Le président: Page 22.

M. Mahoney: Vous vous souviendrez sans doute que dans le cas de cet amendement, la formulation a été changée.

M. du Plessis: Nous l'avons adopté tel qu'amendé, mais la version française devra être modifiée en conséquence.

Le président: Page 23.

M. Mahoney: Elle a été adoptée.

M. Barry: Monsieur le président, il reste les amendements proposés par l'Association du barreau canadien, dont certains n'ont pas été pris en considération dans l'étude de ces amendements. Le premier, par ordre de numéro, est à la page 56 de la Partie I. C'est un amendement à l'article BII-13.

M. Mahoney: C'est celui dont nous avons traité il y a quelques instants.

M. Barry: Non. Je veux parler du deuxième, celui qui vise à permettre aux membres d'un groupe de disposer de leurs intérêts entre eux, sans qu'il ne soit nécessaire que les autres membres du même groupe aient à intervenir.

M. Mahoney: Il n'en a pas été question dans la partie II.

Le président: Un instant, s'il vous plaît. J'ai sous les yeux la page 56 de la partie I. Nous traitons maintenant de l'article BII-13.

M. Mahoney: C'est une modification dont il n'a pas été question dans la partie II du rapport. Nous n'avons donc pas étudié cette question, et aucun amendement n'a été préparé.

M. Barry: Sauf le respect que je vous dois, un amendement a été préparé par la Dominion Marine Association, et il se trouve dans la deuxième moitié de la page 56.

M. Mahoney: Je veux dire qu'aucun amendement n'a été préparé en bonne et due forme, c'est-à-dire comme doivent l'être les amendements soumis au Comité, avec traduction. Je veux simplement signaler que nous n'avons pas reçu copie de cet amendement. Il faudra que ce soit fait si le Comité désire adopter cet amendement.

Le président: Que désire le Comité? C'est à la page 56 de la partie I des propositions de l'Association du barreau canadien, numéro 43.

[Text]

Mr. Mahoney: I have no comment on that one, if that is helpful. Our stand on this before was that it was not necessary to say this, but we would not oppose it.

The Chairman: Who moves it?

Senator Bourget: I so move.

The Chairman: Senator Bourget moves BII-13:

As between or among persons who are the owners of a Canadian ship, a group of persons who are joint owners of an interest in the ship, unless they are represented by a trustee, constitute a single person and no member of such a group may dispose of his interest separately, except to other members of such group.

All in favour? Opposed? Declared carried.

Senator McElman: It should be pointed out to Mr. du Plessis that in the amendment on page 56 you should underline the word "unless" in line four of the amendment, because it is a change from the original text.

The Chairman: I said "unless."

Senator McElman: I know you did, but the original text reads "whether or not." I am just pointing out for the draftsman that there is a change there.

Mr. du Plessis: You are talking about the amendment proposed on page 56 of Part I?

Senator McElman: Yes, line four. You should underline the word "unless" because it is a change from the original text. You might miss it.

Mr. Mahoney: That raises a question, however, because it seems to me that we had prepared an amendment that said that.

Mr. Barry: It is possible that Mr. Mahoney is thinking of the one this morning where "unless" was replaced by "until."

Mr. Mahoney: No, I am not thinking of that. We had not prepared an amendment on that, but I have no objection to its being done in the form that has been prepared here.

The Chairman: That is passed then. What is the next one?

Mr. Barry: I think the next one is on page 72 of Part I, item 55, BII-36(2).

Mr. Mahoney: We discussed this one this morning or yesterday. This is one where I recall I said to the committee that we did not feel the position of this clause should be changed at this time. I explained the reasons for that before. We do not think it causes any great difficulty to look in the definition clause for it. We feel that if we put it into BII-36 as suggested, we cannot take it in that form anyhow and we will have to refer to each clause to which it applies. We are reluctant to do that at this time. We do not think anyone will suffer from this being where it is. It is something that could be looked at again

[Traduction]

M. Mahoney: Si ça peut être utile, je ne ferai aucun commentaire au sujet de cet amendement. Nous avons d'abord cru qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter cette précision, mais nous n'objecterons pas.

Le président: Qui en fait une proposition?

Le sénateur Bourget: Je propose.

Le président: Le sénateur propose que l'article BI-13 soit libellé comme suit:

Dans les rapports entre les personnes qui sont propriétaires d'un navire canadien, un groupe de personnes qui sont copropriétaires indivis d'un intérêt dans ce navire, à moins qu'elles soient représentées par un fiduciaire, constitue une seule personne et aucun membre d'un tel groupe ne peut disposer séparément de son intérêt, sauf au profit d'autres membres du même groupe.

Êtes-vous tous en faveur? Qui s'oppose? Adopté.

Le sénateur McElman: Je désire faire remarquer à M. du Plessis que dans l'amendement à la page 56 il faudrait souligner les mots «à moins que» à la cinquième ligne de l'amendement, car c'est là un changement par rapport au texte original.

Le président: J'ai bien dit «à moins que».

Le sénateur McElman: Je sais que vous l'avez dit, mais le texte original se lit «qu'il soit ou non». Je veux simplement faire remarquer au rédacteur qu'il y a modification à cet endroit.

M. du Plessis: Vous voulez parler de l'amendement proposé à la page 56 de la partie I?

Le sénateur McElman: C'est juste, à la ligne 5. Vous devriez souligner les mots «à moins que» car il s'agit d'une modification par rapport au texte original. Vous pourriez l'oublier.

M. Mahoney: Mais cela soulève un problème car il me semble que nous avons préparé un amendement qui disait cela.

M. Barry: Peut-être M. Mahoney songe-t-il à l'amendement de ce matin par lequel «à moins que» a été remplacé par «jusqu'à ce que».

M. Mahoney: Non, je pense bel et bien à celui-ci. Nous n'avons pas préparé d'amendement à ce sujet, mais je n'ai pas d'objection à ce qu'on adopte celui qui a été préparé ici.

Le président: L'amendement est donc adopté. Quel est le prochain amendement?

M. Barry: Je crois que le suivant est à la page 72 de la partie I, numéro 55, BII-36 (2).

M. Mahoney: Nous avons étudié cet amendement ce matin ou hier. A ce sujet, je me souviens d'avoir dit au Comité que nous ne croyons pas que la place de cette disposition devrait être changé pour l'instant. Nous sommes d'avis que le fait qu'il faille référer à l'article contenant les définitions, ne pose pas de problèmes sérieux. Nous estimons que si nous plaçons cette définition à l'article BII-36, tel que proposé, nous ne pourrions pas, de toute façon lui conserver sa forme actuelle, et il faudrait se reporter à tous les articles auxquels elle s'applique. Nous hésitons à le faire actuellement. Nous croyons que

[Text]

when the code is more fully developed. I did make those points yesterday.

The Chairman: Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: What is the next item?

Mr. Barry: The next one is on page 74, item 57, BII-41, which simplifies the provision for deletion from the registry. It is also a recommendation of the Canadian Bar Association.

Mr. Mahoney: I must comment on this one as well. This is one that we argued during the earlier hearings. As I pointed out at the time, if we were to go along with this suggestion we would not be able to comply with the international convention on the registration of ships under construction which is a desirable convention for Canada to ratify at some time. In fact, our whole construction registry follows those provisions. We therefore just cannot accept this recommendation. In fact, we would have to object to it seriously.

The Chairman: Any further discussion? Pass on to the next one.

Mr. Barry: There are no more, you will be glad to hear, Mr. Chairman.

The Chairman: Is there any further discussion on anything?

Mr. du Plessis: There was an amendment moved yesterday by Senator Smith (Colchester), which was that the word "or" be added to the last words of paragraph (a) of BI-19, on page 30 of the bill. I believe that motion was carried. At the time Mr. Mahoney said, "We will see that amendments in proper form will be made."

Senator Langlois: After the word "charged"?

Mr. du Plessis: Yes. I am in somewhat of an awkward position here, because one of my duties as counsel to the Senate is to review the form of any amendments to public bills that are made in committee, and if an amendment is not in proper form it is my responsibility to bring this to the attention of the chairman. In this particular case, I realize it is a very small word and a minor deviation from the normal drafting procedure, but it is definitely not in proper form to have an "or" in this location in a series of paragraphs each of which is disjunctive.

This is the type of thing that in a revision of the statutes—and I think I edited the English version of the eleven volumes of the 1970 revised statutes—would automatically be taken out by a revision commission, because it is something that is completely in disharmony with the rest of the statutes. That is because in every situation, where there is a series of paragraphs or subparagraphs setting out a different series of situations, an "or" is not inserted between each of the paragraphs. It is inserted only between the last two paragraphs in the series. I point out to the committee that it is my duty to

[Traduction]

personne ne souffrira du fait qu'on la laisse là où elle est. Nous pourrions revenir sur cette question lorsque la préparation du Code sera plus avancée. J'ai fourni ces explications hier.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Quel est le prochain numéro?

M. Barry: Le prochain amendement est à la page 74, numéro 57, BII-41, qui vise à simplifier la disposition concernant les radiations de l'inscription au bureau d'enregistrement. Il s'agit également d'une proposition de l'Association du barreau canadien.

M. Mahoney: J'ai aussi des commentaires à formuler au sujet de cet amendement. Nous nous sommes opposés à cet amendement lors des réunions précédentes. Comme je l'ai signalé à ce moment-là, si nous donnons suite à cette suggestion, nous ne serons pas en mesure de respecter la convention internationale sur l'immatriculation des navires en construction, convention à laquelle le Canada désirera peut-être souscrire un jour. En réalité, notre registre des navires en construction est conforme à ces dispositions. C'est pourquoi nous ne pouvons vraiment pas endosser cette recommandation. De fait, nous tenons à nous y opposer fermement.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques à formuler? Passons au prochain amendement.

M. Barry: Je suis heureux de vous annoncer qu'il n'y en a plus d'autres, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques à formuler sur quelque sujet que ce soit?

M. du Plessis: Le sénateur Smith (Colchester) a proposé hier un amendement visant à ajouter le mot «ou» à la fin de l'alinéa BI-19 (4)a, page 30. Je crois que cette proposition a été adoptée. A ce moment-là, M. Mahoney a dit: «Nous veillerons à ce que les modifications soient formulées convenablement».

Le sénateur Langlois: Après le mot «inculpation»?

M. du Plessis: C'est juste. Je suis un peu embarrassé, car l'une de mes tâches, comme conseiller du Sénat, consiste à revoir la formulation de tout amendement apporté aux bills publics et proposé par le Comité, et si un amendement n'est pas présenté en bonne et due forme, j'ai le devoir de porter le problème à l'attention du président. Dans ce cas précis, je constate qu'il s'agit d'un mot très peu important, et d'une dérogation très minime à la procédure normale de rédaction, mais il ne convient sûrement pas de placer le mot «ou» dans une série de paragraphes dont chacun est disjonctif.

C'est le genre de chose que, lors d'une révision des statutes—et je crois avoir participé à la rédaction de la version anglaise des onze volumes des Statuts révisés de 1970—le comité de révision retrancherait sans hésitation, et il s'agit d'une addition qui n'est pas du tout conforme à ce qui se fait ailleurs dans les statutes. Car, on n'insère jamais le mot «ou» entre chacun des paragraphes ou des alinéas énonçant des situations différentes. Cette particule n'est incluse qu'entre les deux derniers paragraphes ou alinéas. Je tiens à faire remarquer au Comité qu'il est de mon devoir d'approuver la formulation des amende-

[Text]

approve the form of amendments. Of course, the committee does not have to follow my advice in this matter, but I would normally, if the matter were not discussed in committee, write to the chairman of the committee. I would do this, for instance, in the case of a private bill that had received first reading. I would also be obliged to send a copy of my letter to the Leader of the Government in the Senate as well as the Leader of the Opposition in the Senate. So, if the committee wishes to retain this amendment, I will have to bring it to the attention of the two leaders.

Senator McElman: Mr. Chairman, I move that we rescind the amendment of yesterday, and restore the section to its original form.

Senator Graham: I second the motion.

The Chairman: It is moved by Senator McElman that this section be restored to its original form. All in favour? Opposed? Carried.

Is there anything further?

Senator Langlois: Mr. Chairman, I move that now the committee sit *in camera* to consider the report. This would be a very brief meeting, but it must be done *in camera*.

Senator Graham: Mr. Chairman, before the witnesses leave, I should like to congratulate you, because throughout these considerations you have been fair, firm and at times lightning fast.

On behalf of the committee, I wish to thank Mr. Mahoney for his diligence and patience in assisting us.

I also thank those representatives of the Dominion Marine Association, the Canadian Bar Association and others who came to help us—particularly the laymen—to better understand.

The Chairman: Before I declare the meeting adjourned, I will amend that statement of appreciation to include the Clerk of the committee.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I now adjourn the public meeting. We shall continue *in camera*.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

ments. Le Comité n'est pas tenu, bien sûr, de suivre mes conseils en cette matière, mais, normalement, si la question n'avait pas fait l'objet d'une discussion en comité, j'écirais à ce sujet au président du Comité. Je le ferais, par exemple, dans le cas d'un bill privé qui aurait passé l'étape de la première lecture. Je serais également tenu de faire parvenir copie de cette lettre aux leaders du gouvernement et de l'opposition au Sénat. Par conséquent, si le Comité désire que cet amendement soit revenu, il me faudra porter la chose à l'attention des deux leaders.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je propose l'annulation de l'amendement d'hier, et le rétablissement de l'article tel que formulé initialement.

Le sénateur Graham: J'appuie cette proposition.

Le président: Le sénateur McElman propose que l'article originel soit rétabli. Êtes-vous tous en faveur? Qui s'oppose? Adopté.

Y a-t-il d'autres commentaires à formuler?

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je propose que le Comité siège maintenant à huis clos pour étudier le rapport. Cette réunion sera très brève, mais elle doit se faire à huis clos.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, avant que les témoins nous quittent, j'aimerais les féliciter, car tout au cours de ces délibérations, ils ont été efficaces, fermes, et, parfois, prompts à nous éclairer.

Au nom du Comité, je désire remercier M. Mahoney pour le soin et la patience qu'il a déployés pour nous aider.

Je désire également remercier les représentants de la Dominion Marine Association, de l'Association du barreau canadien et les autres qui sont venus nous (surtout les profanes) aider à mieux comprendre.

Le président: Avant de déclarer la suspension de nos travaux, je vais modifier la déclaration de celui qui m'a précédé pour inclure le greffier du Comité.

Des voix: D'accord.

Le président: Je déclare maintenant levée la séance publique. Nous allons continuer à huis clos.

Le Comité poursuit à huis clos sa réunion.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. F. O. Gerity, Q.C., Member of the Special Committee on Substantive Shipping Legislation, Canadian Bar Association;

Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Special Counsel to the Minister of Transport, (Maritime Code), Department of Transport;

Mr. Raynold Langlois, Counsel for the St. Lawrence Ship-owners' Association Inc., AND the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England;

Mr. Gerald P. Barry, Counsel for the Dominion Marine Association.

M. F. O. Gerity, c.r., Membre du Comité spécial sur le Droit positif sur la navigation de l'Association du Barreau canadien;

M. J. J. Mahoney, c.r., conseiller spécial du ministre des Transports (Code maritime), Ministère des Transports;

M. Raynold Langlois, avocat-conseil, au nom de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc., ET de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and Other Protection and Indemnity Associations of the London Group, England;

M. Gerald P. Barry, avocat-conseil de la Dominion Marine Association.

19
-73

REPRINT

Second Session
Thirtieth Parliament, 1976-77

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

INDEX

OF PROCEEDINGS

(Issues Nos. 1 to 11 inclusive)



CANADA

REIMPRESSION

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(Fascicules n^{os} 1 à 11 inclusivement)



Prepared
by the
Reference Branch,
LIBRARY OF PARLIAMENT

Compilé
par le
Service de référence,
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on Transport and
Communications

2nd Session, 30th Parliament, 1976-77

INDEX

(Issues 1 to 11 inclusively)

Admiralty Court Act

History 4:57-8; 6:8-9
Term meaning 6:9; 7:8, 9
See also
Federal Court Act

Aeronautics

Control, Parliament 3:6

Aeronautics Act

Section 19, issues 3:8
Section 28 3:9

Air Carrier

Regulations 3:10

Angelic Power Case

Ship, arrest 7:26

Asselin, hon. Martial, sénateur (Stadacona)

Bill C-41 4:38

Bankruptcy Act

Canada Shipping Act, mortgages 4:45; 5:36-7

Barry, Gerald P., Counsel, Dominion Marine Association

Bill C-41

Discussion 5:6-7, 9, 11, 12, 16-7, 18-21, 22, 29-30; 7:6-7;
8:43; 10:14-92; 11:30-72;
Statement 5:5-6, 7-9, 10, 11-6, 17-8, 21-2, 23-9, 30-7;
7:21-52; 8:75-85

Bell Canada

Affiliated companies 1:6, 7, 22
Affiliations
Foreign systems 1:6-7
Teleglobe Canada 1:6
Trans-Canada Telephone System 1:6-7
Capital, increases 1:7, 8, 9, 14, 15
Company policy, statement of 1:18, 22
Competition 1:16, 21, 22
Construction program, cost 1:8

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des Transports et des
Communications

2^e Session, 30^e Législature, 1976-1977

INDEX

(Fascicules 1 à 11 inclusivement)

ACDI

Voir

Agence canadienne du développement international

Accise, Loi

Formulation 5:26, 27

Acte de l'Amérique du Nord britannique

Loi sur Cour fédérale, rapport 4:29-30

Aéronautique

Contrôle, Parlement 3:6

Aéronautique, Loi

Art. 19—Éléments 3:8
Art. 28 3:9

Agence canadienne du développement international

Activités commerciales, Canada 7:18

Amirauté, Loi

Historique 4:57-8; 6:8-9
Voir aussi
Loi sur Cour fédérale

Angelic Power, Affaire

Navire, saisie 7:26

Asselin, hon. Martial, sénateur (Stadacona)

Bill C-41 4:38

Association Barreau canadien

Bill C-41
Art. BI-20—Saisie navire 7:53-4
Bureau central enregistrement 7:53, 54
Comité principal marine marchande Association
Barreau canadien, Bill C-61, consultation 7:7, 8, 53
Consultations, rédaction du Code Maritime 5:20, 37-8; 7:7,
53

Association des banquiers canadiens

Immatriculation

CRTC, jurisdiction 1:9-10, 12, 14-5
 Debt, ratio 1:12
 Employees, number 1:7
 Bell-Northern Research Ltd. 1:7
 Group companies 1:7
 Northern Telecom Limited 1:7
 Parent company 1:7
 Foreign Funds 1:13, 14
 Foreign markets, penetration 1:26-7
 In cooperation with
 Foreign systems 1:6-7
 Teleglobe Canada 1:6
 Trans-Canada Telephone System 1:67
 Investment in Telesat 1:12
 Maritime Telephone and Telegraph, position 1:25-6
 Monopoly, position 1:16
 New Brunswick Telephone, participation 1:23-4, 27-8
 Northern Telecom, American branch 1:26-7
 Personnel, employee stock option plan 1:12-3
 Petition, advertisement 1:17-8
 Powers, increases 1:8-11, 18-22
 Public debentures, issued in U.S. 1:13
 Purposes 1:8-9
 Section 16 of Canada Corporations Act, application 1:10, 21, 22
 Services and facilities 1:6
 Shareholders
 Common, number 1:7
 Preferred, number 1:7
 Shares
 Common, sale 1:13, 14
 International scene 1:13
 Preferred, sale 1:14
 See also
 Bill S-2

Bell-Northern Research Ltd.

Personnel, services 1:7

Bergeron, Robert, Legislative Counsel, Justice Dept.

Bill C-41
 Discussion 8:87-96

Bill C-41, An Act to provide a maritime code for Canada and amend Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof

Amendments

Clause 2—Objectives of Act . . . , translation 5:11-2; 6:27; 7:23; 11:6; 6:49, 50, 51, 52; 11:6
 Clause 3—Definitions 6:10, 55; 8:87-8, 89, 90; 11:6
 Clause 4(5)—Amendments to Canada Shipping Act 11:6, 62
 Clause 6(1)—Difference between ship and small craft 4:45-6; 11:6, 59
 Clause 6(3)—Translation problem 4:46-7; 8:89; 11:7, 60
 Clause 7(1)—Ships licensed under *Canada Shipping Act* 8:9; 11:7, 62
 Clause B1-3(1)—Exemption of foreign ships, translation 6:62, 63; 8:57, 93; 11:7

Gros navires 4:7-10, 16
 Définition 4:21
 Petites embarcations 4:7, 11, 12, 13-6
 Définition 4:11
 Mémoire, présentation 4:6-7
 Navires, enregistrement, hypothèques, emprunts 2:7; 4:9-10, 12, 13, 14-5, 16-8, 76, 79-80

Association des propriétaires navires du St. Laurent Inc.

Organisme, historique 4:26, 29, 69

Barry, M. Gérald P., Avocat-Conseil, Dominion Marine Association

Bill C-41
 Discussion 5:6-7, 9, 11, 12, 16-7, 18-21, 29-30; 7:6-7; 8:43; 10:14-92; 11:30-72
 Exposé 5:5-6, 7-9, 10, 11-6, 17-8, 21-2, 23-9, 30-7; 7:21-52; 8:75-85

Bell Canada

Actions

Marché boursier européen 1:13
 Ordinaires, vente 1:13, 14
 Privilégiées, vente 1:14

Art. 16 de Loi sur Corporations canadiennes, application 1:10, 21, 22

Buts 1:8-9

Capital, accroissement 1:7, 8, 9, 14, 15

Collaboration

Réseau téléphonique trans-canadien 1:6-7
 Réseaux étrangers 1:7
 Téléglobe Canada 1:7

Concurrence 1:16, 21, 22

CRTC, pouvoirs 1:9-10, 12, 14-5

Détenteurs actions

Ordinaires, nombre 1:7
 Préférentielles, nombre 1:7

Employés, nombre 1:7

Bell-Northern Research Ltd. 1:7
 Compagnie mère 1:7
 Groupe compagnies 1:7
 Northern Telecom 1:7

Endettement, ratio 1:12

Filiales 1:6, 7, 22

Fonds étrangers 1:13, 14

Historique 1:6

Investissement dans Telesat Canada 1:12

Marchés étrangers, pénétration 1:26-7

Maritime Telephone & Telegraph, position 1:25-6

Monopole, position 1:16

New Brunswick Telephone, participation 1:23-4, 27-8

Northern Telecom, succursales américaines 1:26-7

Obligations publiques, émission États-Unis 1:13

Personnel, régimes option souscription actions 1:12-3

Pétition, publication 1:17-8

Politique compagnie, déclaration principe 1:18, 22

Pouvoirs, augmentation 1:8-11, 18-22

Programme construction, coût 1:8

Services, installations 1:6-7

Clause BI-3(2)—Jurisdiction courts not impaired 8:57, 93; 11:7

Clause BI-4(1)—Ships on passage 5:13; 10:38; 11:7

Clause BI-4(2)—Ships on passage 11:7

Clause BI-4(3)—Ships on passage, translation 6:49-50; 8:93; 11:7-8

Clause BI-8(1)—Application in respect of acts and omissions on high seas 11:8

Clause BI-9—Notices of proceedings 5:13, 14; 6:29-30; 7:27, 29; 8:10, 11, 12; 11:8

Clause BI-15(d)—Persons authorized to enforce code 5:15; 7:28; 10:47-8; 11:8

Clause BI-16—Powers of persons authorized 4:55; 5:15; 6:30-1; 7:29; 10:8-9, 51, 52, 58, 60-1; 11:8, 50

Clause BI-16(a)—Powers of persons authorized 11:8, 51-2, 53

Clause BI-16(c)—Powers of persons authorized, translation 4:56; 6:63; 10:58; 11:8, 52

Clause BI-19(5)—Detained ship subject to forfeiture 5:18; 6:17; 7:31-2; 8:78-9; 10:24, 62, 64-5; 11:8

Clause BI-20(1)—Where ship may be arrested 7:10; 10:67-8; 11:8, 68, 69

Clause BI-20(2)—Duty of persons empowered to give clearance 5:21; 6:33; 7:11, 33; 8:77; 10:66, 67; 11:8-9, 57-8, 68, 69

Clause BI-21—Seizure and Forfeiture 4:45, 61, 66; 5:22; 6:17, 34, 35; 7:32-3, 36; 8:63; 10:23, 72, 73, 75, 76, 80, 81-2; 11:9, 42, 45-6

Clause BI-21(2)—Forfeiture of proceeds of sale or of security, translation 4:65-6; 7:32-3, 34, 35; 8:79; 10:80; 11:9, 42, 44, 47-8

Clause BI-21(5)—Order for delivery of cargo 5:23; 6:34; 7:33, 35, 36; 10:73, 76, 80, 81; 11:9, 55-6, 57

Clause BI-22(1)(a)—Admiralty Court may order forfeiture 6:18; 8:63; 11:9

Clause BI-22(3)—Redelivery on deposit of security 4:64-5; 8:12, 13, 63; 10:84-5; 11:9

Clause BI-23—Return of seized ship etc where no forfeiture ordered 10:27-8; 11:9

Clause BI-24(1)—Application by person claiming interest 4:67; 5:25; 6:20; 7:38, 40; 10:86; 11:9

Clause BI-24(3)—Notice 8:15; 10:86; 11:9-10

Clause BI-25(a)—Manner of service 6:36, 64; 11:10

Clause BI-36(1)(b)—Payments of fines, translation 4:72; 6:64; 8:94, 95; 11:10

Clause BII-4(4)—Regulations 5:10; 7:42; 8:15; 11:10

Clause BII-4(5)—Offence and punishment 5:8, 10; 8:15; 11:10

Clause BII-8(b)—Use of improper certificate or license 6:39; 11:10, 63

Clause BII-9—Identification 11:10

Clause BII-10(1)(a)—Regulations relating to identification numbers 8:17; 10:101; 11:10

Clause BII-10(2)—Regulations relating to identification numbers 10:102-3; 11:10

Clause BII-11—Offence and punishment 11:10

Clause BII-12—Multiple ownership 6:42, 43; 7:43; 11:11, 63, 64

Clause BII-12(2)—Registration, ownership 4:39; 7:24; 11:10-1

Voir aussi

Bill S-2

Bell Canada, Loi spéciale

Modifications antérieures 1:7

Voir aussi

Bill S-2

Bell-Northern Research Ltd.

Personnel, services 1:7

Bergeron, M. Robert, Conseiller législatif, Min. Justice

Bill C-41, discussion 8:87-96

Bill C-41—Loi établissant Code maritime du Canada et modifiant par voie de conséquence Loi sur marine marchande du Canada et d'autres lois

Amendements

Art. 2—Objectifs de la loi 5:11-2; 6:27; 7:23; 11:6

—Traduction 6:49, 50, 51, 52; 11:6

Art. 3—Définitions 6:10, 55; 8:87-8, 89, 90; 11:6

Art. 4(5)—Modifications de Loi sur Marine marchande du Canada 11:6, 62

Art. 6(1)—Distinction entre «navire» et «petite embarcation» 4:45-6; 11:6, 59

Art. 6(3)—Problème de traduction 4:46-7; 8:89; 11:7, 60

Art. 7(1)—Navires titulaires d'un permis en vertu *Loi marine marchande du Canada* 8:9; 11:7, 62

Art. BI-3(1)—Exemption certains navires étrangers 6:62, 63; 8:57, 93; 11:7

Art. BI-3(2)—Aucune dérogation à compétence tribunaux 8:57, 93; 11:7

Art. BI-4(1)—Passage de navires 5:13; 10:38; 11:7

Art. BI-4(2)—Passage de navires 11:7

Art. BI-4(3)—Passage de navires, traduction 6:49-50; 8:93; 11:7-8

Art. BI-8(1)—Application concernant actes et omissions en haute mer 11:8

Art. BI-9—Avis de procédure 5:13, 14; 6:29-30; 7:27, 28; 8:10, 11, 12; 11:8

Art. BI-15(d)—Personnes autorisées à appliquer le Code 5:15; 7:28; 10:47-8; 11:8

Art. BI-16—Pouvoirs des personnes autorisées 4:55; 5:15; 6:30-1; 7:29; 10:8-9, 51, 52, 58, 60-1; 11:8, 50

Art. BI-16(a)—Pouvoirs des personnes autorisées 11:8, 50-1, 52

Art. BI-16(c)—Pouvoirs des personnes autorisées, traduction 4:56; 6:63; 10:58; 11:8, 52

Art. BI-19(5)—Navire retenu sujet à confiscation 5:18; 6:17; 7:31-2; 8:78-9; 10:24, 62, 64-5; 11:8

Art. BI-20(1)—Cas où navire peut être saisi 7:10; 10:67-8; 11:8, 68, 69

Art. BI-20(2)—Obligations des personnes qui ont le pouvoir de donner congé 5:21; 6:33; 7:11, 33; 8:77; 10:66, 67; 11:8-9, 57-8, 68, 69

Art. BI-21—Mise sous séquestre et confiscation 4:56, 61, 66; 5:22; 6:17, 34, 35; 7:32-3, 36; 8:63; 10:23, 72-3, 75, 76, 80, 81-2; 11:9, 42, 45-6

- Clause BII-15—Ships required to be registered 5:34; 6:44; 7:46, 66; 8:82; 11:11
- Clause BII-16—Ships required to be registered as small craft 6:10, 44; 11:11
- Clause BII-21—Appointment of Registrar 4:74; 6:47; 8:65, 68, 69; 10:106, 107; 11:11, 25, 26, 27, 31, 69, 70
- Clause BII-23—Delegation of duties to deputy registrars 4:74-6; 6:22; 7:46; 8:46, 53, 55, 65-6; 11:11, 15, 31, 32, 41
- Clause BII-24—Registry office 8:66, 68, 69; 11:11, 15, 19, 30
- Clause BII-24(1)—Registry office 11:15-6, 17; 11:11
- Clause BII-24(2)—Minister to provide office 8:69; 11:11, 15-6, 17, 26, 27, 28
- Clause BII-27—Filing of documents 7:46; 8:18, 56, 66, 83; 11:11-2, 34
- Clause BII-28—Registrar to be notified 11:12, 36
- Clause BII-29—Recording of documents 7:39; 11:12, 36-9, 40, 41
- Clause BII-32(3)—Delivery of certificate 5:32; 6:22-3, 47; 11:12
- Clause BII-33—Searches, abstracts and conflicts 5:35; 7:48, 49; 8:32, 33, 66; 11:12, 39, 65
- Clause BII-34(1)(c)—Tariff of fees 8:21; 11:12
- Clause BII-43(1)—Registration in Canada of foreign built ships, translation 4:81; 6:64, 65; 8:95; 11:12
- Clause BII-43(2)—Where foreign ships cannot be registered, translation 4:81-2; 6:65, 66; 7:17-8; 11:12
- Clause BII-44(1)—Consent to registration in Canada, translation 4:83; 6:66, 67; 8:95; 11:13
- Clause BII-44(2)—Application information 4:83; 6:67; 7:50; 11:13
- Clause BII-46—Listing of incumbrances on register in Canada 8:93; 11:13
- Clause BII-48(1)—Tonnage and measurements to be ascertained 11:13
- Clause BII-49(1)(c)—Tonnage and measurement, translation 4:83-4; 6:68; 8:92; 11:13
- Clause BII-52(2)—Where trust instrument to be filed 8:21, 22, 56, 80; 11:13
- Clause BII-54—Manner of transfer 6:43; 7:43; 11:13, 64, 66-7
- Clause BII-56(1)—Transfer other than by bill of sales, translation 4:84; 6:69; 8:57, 95; 11:13-4
- Clause BII-56(1)(d)—Transfer other than by bill of sale, translation 4:84; 8:92; 11:14
- Clause BII-57(1)—Transfers and transmissions to unqualified persons 11:14
- Clause BII-60(1)—Sale by Court, translation 4:84; 8:92; 11:14
- Clause BII-61—Stay of proceedings and dealings, constitutionality 4:29-30, 68, 85; 6:25, 26, 27; 7:19-20, 50-1, 63; 8:24, 57, 67-8; 10:30, 88, 90, 91; 11:14
- Clause BII-61(1)—Stay of proceedings and dealings 5:28; 6:25; 7:19; 11:14
- Clause BII-61(4)—Review of order, translation 6:69; 8:96; 11:14
- Clause BII-69—Certificate of registration, translation 4:85; 6:70; 8:57; 11:14
- Art. BI-21(2)—Confiscation produit de vente ou de réalisation de garantie, traduction 4:65-6; 7:32-3, 34; 8:79; 10:80; 11:9, 42, 44, 47-8
- Art. BI-21(5)—Ordonnance de remise de cargaison 5:23; 6:34; 7:33, 35, 36; 10:73, 76, 80, 81; 11:9, 55-6, 57
- Art. BI-22(1)(a)—Cour d'Amirauté peut ordonner confiscation 6:18; 8:63; 11:9
- Art. BI-22(3)—Remise en possession sur dépôt d'une garantie 4:64-5; 8:12, 13; 10:84-5; 11:9
- Art. BI-23—Restitution du navire mis sous séquestre etc., quand aucune confiscation n'est ordonnée 10:27-8; 11:9
- Art. BI-24(1)—Demande de personne revendiquant un intérêt 4:67; 5:25; 6:20; 7:38, 40; 10:86; 11:9
- Art. BI-24(3)—Avis 8:15; 10:86; 11:9-10
- Art. BI-25(a)—Mode de signification 6:36, 64; 11:10
- Art. BI-36(1)(b)—Paiement amendes, traduction 4:72; 6:64; 8:94, 95; 11:10
- Art. BII-4(4)—Règlements 5:10; 7:42; 8:15; 11:10
- Art. BII-4(5)—Infraction et peine 5:8, 10; 8:15; 11:10
- Art. BII-8(b)—Utilisation faux certificat ou permis 6:39; 11:10, 63
- Art. BII-9—Identification 11:10
- Art. BII-10(1)(a)—Règlements relatifs au marquage navires canadiens 8:17; 10:101; 11:10
- Art. BII-10(2)—Règlements relatifs aux numéros matricules 10:102-3; 11:10
- Art. BII-11—Infraction et peine 11:10
- Art. BII-12—Multiplicité de propriétaires 6:42, 43; 7:43; 11:11, 63, 64
- Art. BII-12(2)—Immatriculation, propriété 4:39; 7:24; 11:10-1
- Art. BII-15—Navires qui doivent être immatriculés 5:34; 6:44; 7:46, 66; 8:82; 11:11
- Art. BII-16—Navires qui doivent être immatriculés comme petite embarcation 6:10, 44; 11:11
- Art. BII-21—Nomination du conservateur 4:74; 6:47; 8:65, 68, 69; 10:106, 107; 11:11, 25, 26, 27, 31, 69, 70
- Art. BII-23—Délégation fonctions aux sous-conservateurs 4:74-6; 6:22; 7:46; 8:46, 53, 65-6; 11:11, 15, 31, 32, 41
- Art. BII-24—Bureau d'enregistrement 8:66, 68, 69; 11:11, 15, 19, 30
- Art. BII-24(1)—Bureau d'enregistrement 11:15-6, 17; 11:11
- Art. BII-24(2)—Ministre doit fournir bureaux 8:69; 11:11, 15-6, 17, 26, 27, 28
- Art. BII-27—Dépôt documents 7:46; 8:18, 56, 66, 83; 11:11-2, 34
- Art. BII-28—Conservateur doit être informé 11:12, 36
- Art. BII-29—Enregistrement documents 7:39; 11:12, 36-9, 40, 41
- Art. BII-32(3)—Remise du certificat 5:32; 6:22-3, 47; 11:12
- Art. BII-33—Recherches, extraits et transcriptions 5:35; 7:48, 49; 8:32, 33, 66; 11:12, 39, 65
- Art. BII-34(1)(c)—Tarif droits 8:21; 11:12
- Art. BII-43(1)—Immatriculation au Canada navires construits à l'étranger, traduction 4:81; 6:64, 65; 8:95; 11:12

Clause BII-72(2)(e)—Evidence to accompany application, translation 4:85; 6:70; 8:96; 11:14
 Schedule 1, Item 3—Crown liability Act 11:7
 Schedule 1, Item 7—Income Tax Act 11:7
 Schedule 1, Item 8—Merchant Seamen Compensation Act 11:7

Discussion

Clause 2(a)—Objectives of act, translation 6:50
 Clause 4—Amendments to Canada Shipping Act 6:28; 7:11-2
 Clause 6—Transitional provisions, translation 4:45-7
 Clause 7—Ships licensed under Canada Shipping Act 8:90
 Clause 8—Coming into force 8:90
 Clause BI-1—Application 5:11, 12; 6:28-9; 7:24, 25
 Clause BI-3—Application, translation 4:47
 Clause BI-3(2)—Jurisdiction of courts not impaired, translation 4:48
 Clause BI-4—Ships on passage 5:13; 6:9; 7:25; 10:16, 38, 41, 42, 45
 Clause BI-6(4)—Conflicts 5:10; 6:29
 Clause BI-8—Application of acts and omissions on high seas 4:48-9; 6:13; 7:12; 10:45-6
 —Translation 6:51-2
 Clause BI-9(2)—Limitation 6:30
 Clause BI-11—Offences in Canadian waters and fishing zones of Canada 6:17-8
 Clause BI-12—Offences outside Canadian waters and fishing zones in Canada 6:17-8
 Clause BI-13—Proposed regulations to be published 10:100; 11:17, 18, 26, 30
 Clause BI-13(1)—Proposed regulations to be published 11:18-9
 Clause BI-13(3)—Investigation and report 11:23, 26
 Clause BI-15—Enforcement officers and powers 4:51-2, 53-4, 66; 5:14; 6:30; 7:13, 28, 29; 8:61; 10:47-8, 50-1, 54, 55
 Clause BI-16(b)—Powers of persons authorized 11:51, 52
 Clause BI-17—Obstruction of persons authorized 5:15, 17; 6:31; 7:29-30; 8:78
 Clause BI-18—False statements 7:30
 Clause BI-19—Detention for offences under code 4:56-7; 5:17-8, 22, 24; 6:16, 31; 7:14, 15, 30-1, 32; 8:61; 10:24, 61, 62; 11:72
 Clause BI-19(1)—Detention of ships, detention order 4:56, 57
 Clause BI-19(2)—Orders in writing 4:57
 Clause BI-19(4)—Clearance of a ship 4:66; 6:16; 7:31; 8:61, 78
 Clause BI-19(4)(b)—Clearance 4:57
 Clause BI-20—Arrest of a ship 4:33-4; 5:12-3, 20-1; 6:9-10, 32-3; 7:9, 10-1, 24, 26, 27, 33, 53-4, 59; 8:25-6, 27, 55, 61, 74-5, 76; 10:7-8, 37-8, 66, 70-1, 82; 11:53, 54, 57-8, 68-9
 —... Arrest of a ship Admiralty Court, "*in rem*" 4:33; 6:9-10
 —Arrest of a ship Federal Court Act and Maritime Code, inconsistencies 6:9-10
 Clause BI-20(1)(a)—Where ship may be arrested 7:9, 10
 Clause BI-20(1)(a)(i)—Arrest of a ship 4:39; 8:26
 Clause BI-20(1)(a)(ii)—Where ship may be arrested 7:10
 Clause BI-20(1)(b)—Where a ship may be arrested 5:21; 7:11; 8:26, 55-6, 77; 10:71

Art. BII-43(2)—Cas où navire construit à l'étranger ne peut être immatriculé, traduction 4:81-2; 6:65, 66; 7:17-8; 11:12
 Art. BII-44(1)—Consentement immatriculation au Canada, traduction 4:83; 6:66, 67; 8:95; 11:13
 Art. BII-44(2)—Demandes, information 4:83; 6:67; 7:50; 11:13
 Art. BII-46—Description droits privilège sur registre au Canada 8:92; 11:13
 Art. BII-48(1)—Constat de la jauge et dimensions 11:13
 Art. BII-49(1)(c)—Jauge et dimensions, traduction 4:83-4; 6:68; 8:92; 11:13
 Art. BII-52(2)—Cas où acte de fiducie doit être déposé 8:21, 22, 56, 80; 11:13
 Art. BII-54—Mode de cession 6:43; 7:43; 11:13, 64, 66-7
 Art. BII-56(1)—Transfert autrement que par contrat de vente, traduction 4:84; 6:69; 8:57, 95; 11:13-4
 Art. BII-56(1)(d)—Transfert autrement que par contrat de vente 4:84; 8:92; 11:14
 Art. BII-57(1)—Cessions et transferts à personnes remplissant pas conditions requises 11:14
 Art. BII-60(1)—Vente judiciaire, traduction 4:84; 8:92; 11:14
 Art. BII-61—Suspension des procédures et transactions, constitutionnalité 4:29-30, 68, 85; 6:25, 26, 27; 7:19-20, 50-1, 63; 8:24, 57, 67-8; 10:30, 88, 90, 91; 11:14
 Art. BII-61(1)—Suspension des procédures et transactions 5:28; 6:25; 7:19; 11:14
 Art. BII-61(4)—Révision ordonnance, traduction 6:69; 8:96; 11:14
 Art. BII-69—Certificat d'immatriculation, traduction 4:85; 6:70; 8:57; 11:14
 Art. BII-72(2)(e)—Preuve devant accompagner demande, traduction 4:85; 6:70; 8:96; 11:14
 Annexe 1, item 3—Loi sur responsabilité de la Couronne 11:7
 Annexe 1, item 7—Loi impôt sur revenu 11:7
 Annexe 1, item 8—Loi sur indemnisation marins marchands 11:7

Discussion

Art. 2(a)—Objectifs loi, traduction 6:50
 Art. 4—Modifications de Loi sur marine marchande du Canada 6:28; 7:11-2
 Art. 6—Dispositions transitoires, traduction 4:45-7
 Art. 7—Navires titulaires d'un permis en vertu de la Loi sur marine marchande du Canada 8:90
 Art. 8—Entrée en vigueur 8:90
 Art. BI-1—Application 5:11, 12; 6:28-9; 7:24, 25
 Art. BI-3—Application, traduction 4:47
 Art. BI-3(2)—Aucune dérogation à compétence des tribunaux, traduction 4:48
 Art. BI-4—Passage de navires 5:13; 6:29; 7:25; 10:16, 38, 41, 42, 45
 Art. BI-6(4)—Conflicts 5:10; 6:29
 Art. BI-8—Application actes et missions en haute mer 4:48-9; 6:13; 7:12; 10:45-6
 Art. BI-8—..., traduction 6:51-2
 Art. BI-9(2)—Limitation 6:30
 Art. BI-11—Infractions dans eaux canadiennes et zones de pêche du Canada 6:17-8

- Clause BI-20(3)—Arrest of a ship 4:39; 10:38
- Clause BI-21—Seizure and Forfeiture 4:56, 61, 66; 5:22; 6:17, 34, 35; 7:32-3, 36; 8:63
- Clause BI-21(a)—Seizure of ship 7:36
- Clause BI-21(b)—Seizure of a ship 4:61
- Clause BI-21(3)—Discharge of cargo not subject to forfeiture 5:23; 6:34; 10:80
- Clause BI-21(4)—Sale of perishable cargo 5:22
- Clause BI-22—Admiralty Court may order forfeiture 5:23-4; 6:17, 35; 7:15; 8:12, 63; 10:24, 28, 77, 81, 84
- Clause BI-22(1)(c)—Forfeiture of ships 4:64; 6:18; 8:63
- Clause BI-22(3)—Redelivery on deposit of security . . . , translation 4:64-5; 8:12, 13, 63; 6:64
- Clause BI-22(5)—Civil remedies not affected 4:66-8
- Clause BI-24—Application by persons claiming interest 4:66-7; 5:24-5, 27; 6:20, 35, 36; 7:16, 35-6; 8:15, 80; 10:86
- Clause BI-24(5)—Order declaring nature and extent of interests 5:25, 26; 7:39; 10:76
- Clause BI-24(5)(b)—Order declaring nature and extent of interest 4:66-7; 7:39
- Clause BI-25—Manner of service 6:36-7, 64; 10:81
- Clause BI-25(b)—Manner of service 8:94
- Clause BI-25(c)—Service of documents 4:69; 6:64
- Clause BI-27—Offences and penalties 4:69-71; 5:16-7; 6:20, 21; 7:17, 40, 41; 8:64
- Clause BI-28—Criminal offences on Canadian ship outside Canada 4:69-71; 5:16-7; 6:20, 21; 7:40, 41; 8:64
- Clause BI-29—Owners and officers of ships, "*Mens rea*" doctrine 4:71, 72; 5:26; 7:39
- Clause BI-29(1)—Identifying master or owner of ship 4:71
- Clause BI-29(2)—Liability of officers, directors, etc. 4:71-2; 5:26; 7:17; 8:64
- Clause BI-30—Punishment on conviction of indictment 5:16
- Clause BI-31—Obstruction of persons authorized to enforce Code 5:15-6; 6:31; 7:30
- Clause BI-32(3)—Enforcement 4:54
- Clause BI-34—Failure to report offences 4:70; 8:64
- Clause BI-35—General 8:56
- Clause BI-36—Payment of fines 5:14, 18; 6:64; 7:39; 8:57
- Clause BI-38—Limitation of proceedings 5:16
- Clause BI-39—Testimony Canada Evidence Act 4:72-3; 6:37; 7:17; 8:64, 80
- Clause BI-39(1)—Admissibility of previous deposition 4:73
- Clause BI-39(2)—Proof of deposition 4:73; 10:48
- Clause BII-4—Where colours other than national colours may be flown 8:15, 16; 10:87
- Clause BII-4(1)(b)—Where colours other than national colours may be flown 6:37-8; 7:41
- Clause BII-4(3)—Flag indicating identity of owner 5:10; 6:38; 7:23, 42
- Clause BII-4(5)—Offence and punishment 5:8, 10; 8:15
- Clause BII-5—Concealing national character 5:27
- Clause BII-7—Purposes for which certificate of registration to be used 6:38
- Clause BII-8—Use of improper license 5:27; 6:38; 7:36; 8:16, 79
- Art. BI-12—Infractions commises en dehors eaux canadiennes et zones pêche du Canada 6:17-8
- Art. BI-13—Publication projets règlements 10:100; 11:17, 18, 26, 30
- Art. BI-13(1)—Publication projets règlements 11:18-9
- Art. BI-13(3)—Enquête et rapport 11:23, 26
- Art. BI-15—Agents et pouvoirs d'application 4:51-2, 53-4, 66-8; 5:14; 6:30; 7:13, 28, 29; 8:61; 10:47-8, 50-1, 54, 55
- Art. BI-16(b)—Pouvoirs des personnes autorisées 11:51, 52
- Art. BI-17—Obstruction aux personnes autorisées 5:15, 17; 6:31; 7:29-30; 8:78
- Art. BI-18—Fausses déclarations 7:30
- Art. BI-19—Rétentions pour infractions au code 4:56-7; 5:17-8, 22, 24; 6:16, 31; 7:14, 15, 30-1, 32; 8:61; 10:24, 61, 62; 11:72
- Art. BI-19(1)—Rétention de navires, ordonnance de rétention 4:56, 57
- Art. BI-19(2)—Ordonnances par écrit 4:57
- Art. BI-19(4)—Congé d'un navire 4:66; 6:16; 7:31; 8:61, 78
- Art. BI-19(4)b)—Congé 4:57
- Art. BI-20—Saisie d'un navire 4:33-4; 5:12-3, 20-1; 6:9-10, 32-3; 7:9, 10-1, 24, 26, 27, 33, 53-4, 59; 8:25-6, 27, 55, 61, 74-5, 76; 10:7-8, 37-8, 66, 70-1, 82; 11:53, 54, 57-8, 68, 69
- Cour d'Amirauté, action réelle 4:33; 6:9-10
- Saisie d'un navire, Loi sur Cour fédérale et Code maritime, incompatibilité 6:9-10
- Art. BI-20(1)(a)—Cas où navire peut être saisi 7:9, 10
- Art. BI-20(1)(a)(i)—Saisie d'un navire 4:39; 8:26
- Art. BI-20(1)(a)(ii)—Cas où navire peut être saisi 7:10
- Art. BI-20(1)(b)—Cas où navire peut être saisi 5:21; 7:11; 8:26, 55-6, 77; 10:71
- Art. BI-20(3)—Saisie d'un navire 4:39; 10:38
- Art. BI-21a)—Mise sous séquestre navire 7:36
- Art. BI-21b)—Mise sous séquestre du navire 4:61
- Art. BI-21(3)—Déchargement de cargaison non susceptible de confiscation 5:23; 6:34-5; 10:80
- Art. BI-21(4)—Vente de cargaison périssable 5:22
- Art. BI-22—Cour d'Amirauté peut ordonner confiscation 5:23-4; 6:17, 35; 7:15; 8:12, 63; 10:24, 28, 77, 81, 84
- Art. BI-22(1)c)—Confiscation d'un navire 4:64; 6:18; 8:63
- Art. BI-22(3)—Remise en possession sur dépôt d'une garantie 4:64-5; 8:12, 13
- Art. BI-22(3)—Remise en possession sur dépôt d'une garantie 4:64-5; 8:12, 13
- Art. BI-22(3)—Remise en possession sur dépôt d'une garantie, traduction 4:65; 6:64; 8:12, 13, 63
- Art. BI-22(5)—Pas d'influence sur recours au civil 4:66
- Art. BI-24—Demande de personne revendiquant intérêt 4:66-7; 5:24-5, 27; 6:20, 35, 36; 7:16, 35-6; 8:15, 80; 10:86
- Art. BI-24(5)—Ordonnance fixant nature et étendue intérêts 5:25, 26; 7:38; 10:76
- Art. BI-24(5)(b)—Ordonnance fixant nature et étendue intérêts 4:66-7; 7:39

- Clause BII-10—Regulations relating to identification numbers 8:16-7; 11:19
- Clause BII-10(1)—Regulations relating to marking of Canadian ships 10:101, 102, 103
- Clause BII-12—Multiple ownership 6:42, 43; 7:43
- Clause BII-12(2)—Registration, ownership 4:39; 7:24
- Clause BII-13—Joint owners 5:32; 6:45; 7:44, 45; 8:81; 11:70, 71
- Clause BII-14—Trustee may not dispose of ship or interest 5:28-9; 7:44, 45
- Clause BII-17—Exemptions 7:66; 10:12
- Clause BII-17(a)—Exemptions 10:12
- Clause BII-19—Persons qualified to own Canadian registered ships 6:62, 63; 8:82; 10:95
- Clause BII-19(1)(a)—Persons qualified to own Canadian registered ships 8:82; 10:95
- Clause BII-19(1)(b)(iii)—Persons qualified to own Canadian registered ships 6:46, 47
- Clause BII-20—Where title held by trustee 5:33; 6:45; 7:45-6; 8:83
- Clause BII-21(2)—Staff of registry, "*Delegatus non potest delegare*" 4:74-6; 6:22; 8:64, 65; 10:107; 11:26-7, 28, 30
- Clause BII-25—Annual report to minister 8:66; 11:33
- Clause BII-32—Powers of registrar 4:75, 79-80; 6:22-3, 47; 11:39
- Clause B99-32(1)—Refusal to record documents 4:80; 6:22-3; 8:20
- Clause BII-32(2)—Conflicting documents 5:32; 6:22-3
- Clause BII-34(1)—Tariff of fees 11:40
- Clause BII-34(2)—Amount of fees may vary 11:40
- Clause BII-36—Ships may be registered on construction register 8:60; 10:44; 11:71-2
- Clause BII-37—Ships that may be registered on construction register 5:36; 6:10, 48
- Clause BII-37(b)—Ships registered on construction register 6:48
- Clause BII-39(b)—Limitation on transfer of interest 6:48
- Clause BII-41(2)—Certificate as to closing to be conditional 5:36; 6:48; 10:94; 11:72
- Clause BII-43—Registration in Canada of foreign built ships 6:23; 8:57, 91
- Clause BII-43(3)—Application section BI-13 8:92
- Clause BII-44—Consent to registration in Canada 6:49; 7:49-50; 8:57
- Clause BII-47(2)(b)—Matters on which Minister to be satisfied 6:67; 7:50
- Clause BII-50—Maximum number of recorded owners 5:34
- Clause BII-53(c)—Material for first registration, Canada Shipping Act, Section 15(1)(c) 4:84
- Clause BII-55(2)—Material to accompany application, translation 4:84; 6:68; 8:57, 96
- Clause BII-57—Transfers and transmissions to unqualified persons 5:27; 6:69; 8:57, 96
- Clause BII-58—Deemed transfer to person not qualified 5:27; 6:62, 63
- Clause BII-61(2)—Powers of the Admiralty Court 8:24
- Clause BII-61(5) 10:92, 93-4
- Art. BI-25—Mode de signification 6:36-7, 64; 10:81
- Art. BI-25(a)—Mode de signification 6:36, 64
- Art. BI-25(b)—Mode signification 8:94
- Art. BI-25(c)—Signification documents 4:69-71; 6:64
- Art. BI-27—Infractions et peines 4:69-71; 5:16-7; 6:20, 21; 7:17, 40, 41; 8:64
- Art. BI-28—Infractions criminelles sur navire canadien en dehors Canada 4:69; 5:16-7; 6:20, 21; 7:40, 41; 8:64
- Art. BI-29—Membres et administrateurs de navires, «*L'intention criminelle*» théorie 4:71-2; 5:26; 7:39
- Art. BI-29(1)—Identification propriétaire navire 4:71
- Art. BI-29(2)—Responsabilité membres, administrateurs, etc. 4:71-2; 5:26; 7:17; 8:64
- Art. BI-30—Peine en cas déclaration de culpabilité 5:16
- Art. BI-31—Obstruction aux personnes autorisées à appliquer le Code 5:15-6; 6:31; 7:30
- Art. BI-32(3)—Exécution 4:54
- Art. BI-34—Défaut de signaler une infraction 4:70; 8:64
- Art. BI-35—Disposition générale 8:56
- Art. BI-36—Paiement des amendes 5:14, 18; 6:64; 7:39; 8:57
- Art. BI-38—Prescription des poursuites 5:16
- Art. BI-39—Témoignages, Loi sur la preuve du Canada 4:72-3; 6:37; 7:17; 8:64, 80
- Art. BI-39(1)—Recevabilité des dépositions antérieures 4:73
- Art. BI-39(2)—Preuve d'authenticité de déposition 4:73; 10:48
- Art. BII-4—Cas possibilité arborer pavillon autre que pavillon national 8:15, 16; 10:86
- Art. BII-4(1)b)—Cas possibilité arborer pavillon autre que pavillon national 6:37-8; 7:41
- Art. BII-4(3)—Drapeau indiquant identité du propriétaire 5:10; 6:38; 7:23, 42
- Art. BII-5—Dissimulation de nationalité 5:27
- Art. BII-7—Fins auxquelles doivent être utilisés certificats immatriculation 6:38
- Art. BII-8—Utilisation faux permis 5:27; 6:38; 7:36; 8:16, 79
- Art. BII-8b)—Utilisation faux certificat ou permis 6:39
- Art. BII-10—Règlements relatifs au marquage navires canadiens 8:16-7; 11:19
- Art. BII-10(1)—Règlements relatifs au marquage navires canadiens 10:101, 102, 103
- Art. BII-13—Copropriétaires indivis 5:32; 6:45; 7:44, 45; 8:81; 11:70, 71
- Art. BII-14—Fiduciaire ne peut disposer de navire ni d'intérêt 5:28-9; 7:44, 45
- Art. BII-17—Exemptions 7:66; 10:12
- Art. BII-17a)—Exemptions 10:12
- Art. BII-19—Personnes qualifiées comme propriétaires petites embarcations immatriculées sous pavillon canadien 6:62, 63; 8:82; 10:95
- Art. BII-19(1)a)—Personnes qualifiées comme propriétaires petites embarcations immatriculées sous pavillon canadien 8:82; 10:95
- Art. 19(1)b)(iii)—Personnes qualifiées comme propriétaires navires immatriculés sous pavillon canadien 6:46, 47
- Art. BII-20—Cas où le titre est détenu par un fiduciaire 5:33; 6:45; 7:45-6; 8:83

- Clause BII-67—Where provisional certificate may be issued and effect thereof 6:44; 11:60-1
- Clause BII-71—Application to register mortgage or transfer thereof 5:36
- “*audi alteram partem*”, release of ship 4:65
- Banking associations, objections 2:17
- Bill C-61, ships, registry 2:5, 6, 9, 10, 11-2, 19
- Book I, jurisdiction and process of Federal Court 4:27
- “Canadian ship”, definition 4:36, 37
- Changes
- Convention on Arrest of Seagoing ships 2:14, 15
 - Minor offences 2:15
 - Owners, shares 2:15-7
 - Regulation-making clause 2:15
 - Ship-owning company, directors 2:15
- “Charterer”, definition 4:39
- Coasting trade provisions 2:5
- Complexity 2:10
- Definitions 6:28; 7:24
- “Canadian ship” 4:36, 37
 - “Clearance” 6:15; 10:14
 - “Condemnation” 6:24; 7:50
 - “Container” 5:23; 10:21-2, 73, 74
 - “Detention” 6:15-6; 7:60-1
 - “Disponent owner” 8:72-3
 - “Foreign ship” 4:35, 36, 37; 7:42; 8:16, 60; 10:15, 40-1
 - “Marine” 5:7-8, 11
 - Maritime lien 7:59, 60
 - “Navigation” 5:7-8; 6:27
 - “On passage” 6:10, 52; 7:25-6, 65; 8:75-6, 87; 10:15, 16
 - Translation 4:37
 - “Owner” 4:38, 39, 40; 5:10; 6:11, 27-8; 7:9, 10, 22, 23, 24, 27, 59; 8:58-9, 73, 75; 9:11; 10:19, 27, 29
 - “Pending” 7:64
 - “Proceeding” 7:64
 - “Registered owner” 7:23-4; 8:75
 - “Ship” 5:10; 6:59; 7:21-2; 8:57, 75, 87; 10:12, 97
 - Translation 4:41-2; 5:7-9; 6:55, 56, 57-8, 59, 60
 - “Ship under construction” 4:42-3; 6:11-2; 8:60; 10:44
 - “Surveyor” 6:28
 - “Vehicle”, *ejusdem generis* rule 5:9
- Drafting, meetings 5:20, 37-8
- Federal Court Act, inconsistencies 4:34-5
- Fishing vessels
- Canada Shipping Act 2:10-1
 - Operations 2:10-1
- Historical 2:5; 6:23
- “*In rem*”, definition, applications of 4:50, 51
- Intent 6:22
- Interpretation sections 4:27
- Levy Fund 5:24
- Maritime Code
- Certificate of seaworthiness 4:60
 - Labour-management problems 2:13
 - Production of 4:27
 - Program of legislation, books 2:13
 - Registration points 4:7
 - Revisions 2:14
 - Substantive law 4:58-9
- Art. BII-21(2)—Personnel bureau d'enregistrement, «*Delegatus non potest delegare*» 4:74-6; 6:22; 8:64, 65; 10:107; 11:26-7, 28, 30
- Art. BII-25—Rapport annuel au ministre 8:66; 11:33
- Art. BII-32—Pouvoirs du conservateur 4:75, 79-80; 6:22-3, 47; 11:39
- Art. BII-32(1)—Refus d'enregistrer documents 4:80; 6:22-3; 8:20
- Art. BII-32(2)—Documents en conflit 5:32; 6:22-3
- Art. BII-34(1)—Tarif droits 11:40
- Art. BII-34(2)—Montant des droits peut varier 11:40
- Art. BII-36—Navires immatriculés sur registre construction 8:60; 10:44; 11:71-2
- Art. BII-37—Navires pouvant être immatriculés sur registre constructions 5:36; 6:10, 48
- Art. BII-37b)—Navires immatriculés sur registre constructions 6:48
- Art. BII-39b)—Restriction cession d'intérêt 6:48
- Art. BII-41(2)—Certificat de radiation doit être conditionnel 5:36; 6:48; 10:94; 11:72
- Art. BII-43—Immatriculation au Canada navires construits à l'étranger 6:23; 8:57, 91
- Art. BII-43(3)—Application article BI-13 8:92
- Art. BII-44—Consentement immatriculation au Canada 6:49; 7:49-50; 8:57
- Art. BII-47(2)b)—Cas où navire naufragé peut être immatriculé 6:67; 7:50
- Art. BII-50—Nombre maximal de propriétaires inscrits 5:34
- Art. BII-53c)—Documents pour première immatriculation, Loi sur marine marchande du Canada, alinéa 15(i)c) 4:84
- Art. BII-55(2)—Documents qui doivent accompagner une demande, traduction 4:84; 6:68; 8:57, 96
- Art. BII-57—Cessions et transferts à personnes non-qualifiées 5:27; 6:69; 8:57, 96
- Art. BII-58—Cession réputée à personne non qualifiée 5:27; 6:62, 63
- Art. BII-61(2)—Pouvoirs Cour d'Amirauté 8:25
- Art. BII-61(5)— 10:92, 93-4
- Art. BII-67—Cas où certificat provisoire peut être délivré et effet de celui-ci 6:44; 11:60-1
- Art. BII-71—Demande d'inscription d'hypothèques ou de cession de celui-ci 5:36
- Affrètement coque-nue, définition 4:40
- «Affréteur», définition 4:39
- Antécédents 2:5
- Articles à l'interprétation 4:27
- Associations de banquiers, objections 2:17
- «*Audi alteram partem*», remise d'un navire confisqué 4:65
- Bill C-61, navires, enregistrement 2:5, 6, 9, 10, 11-2, 19
- Clubs d'aviron, exception 10:10-1
- Code maritime
- Bureaux d'immatriculation 4:7
 - Certificat bon état de navigabilité 4:60
 - Droit positif 4:58-9
 - Gouvernement-syndicats 2:13
 - Programme législatif, textes 2:13
 - Revisions 2:14
- Complexité 2:10

- Oil tankers, safety 2:20
- Personnel 2:20
- “Piecemeal” presentation 6:7, 8
- Position paper, drafting 2:19, 20
- Presentation 5:39
- Revision 6:7
- Rowing clubs, exemption 10:10-1
- Ship, arrest, “*In rem*” proceedings 4:49-50, 51
- Ships, acquiescence 6:21
- Ships, registry
 - Abstracts of title 8:54
 - Advertising 2:7, 17, 18
 - Applications 2:7, 9
 - B.C., objections 2:6
- Canadian shipbuilding industry 5:31
- Centralization 2:6, 11, 12, 18; 4:7, 75-6, 77; 5:30-2; 7:46-9, 55-6; 8:18, 28, 29, 35, 36, 41, 42, 44, 72, 86; 9:6, 7; 10:7
- Historical 8:45
- Changes 2:7, 8, 10
- Computerization
 - Effectiveness 2:8; 4:7, 8, 14, 19, 75-6, 77-9; 5:30-1; 8:28, 29-30
 - Financing 4:8; 5:31; 7:47; 8:28; 8A:2
- Cost 8:8; 8A:1-3, 4-5
- Customs offices
 - Filing documents 4:8-9; 5:30
 - Shift from Barrington to Shelburne 2:11, 12
- Deputy registrars
 - Allocation 2:6-7, 9; 4:7; 5:31; 8:37-9; 10:19; 11:21, 22
 - Establishment of 2:6, 11; 5:31; 7:49; 8:33
 - Priority 4:7; 5:31; 8:29, 34
- Employees 2:10, 13
- Exportation 5:35; 7:49
- Mortgage 7:49
- Identification 8:51-2
- Joint owners 5:32-3, 34
- Mortgages, loans 2:7; 4:9-10, 12, 13, 14-5; 16-8, 76, 79-80; 5:36; 6:12
- Federal-provincial relations 4:19-20
- Ontario Chattel Mortgages Act 4:19
- National Revenue, Customs and Excise Dept. 2:8, 11; 7:57, 67, 68
- Ownership qualifications 5:33
- Pleasure craft 8:47
- Ports
 - Assessment 2:12, 13; 5:29, 30
 - Location 2:8-9, 11; 8:86
 - Number 2:8; 8:71
 - Provisions 2:13; 5:29
- Present system 2:7, 8
- Integration 2:7, 8
- Procedure 2:5
- Provinces, role 2:6; 8:36
- Section BII-16—Licensing of small crafts 4:11-2
- Section BII-17—Exemption of small crafts 4:22
- Section BII-17(d)—Ships propelled by detachable motors 4:24
- Ship, definition 4:22, 23, 30
- Small crafts
 - Quebec 8:51
- Définitions 6:28; 7:24
 - «Condamnation» 6:24; 7:50
 - «Congé» 6:15, 10:14
 - «Conteneur» 5:23; 10:21-2, 73, 74
 - «Maritime» 5:7-8, 11
 - «Navigation» 5:7-8; 6:27
 - «Navire» 5:10; 6:59; 7:21-2; 8:57, 75, 87; 10:12, 97
 - Traduction 4:41-2; 5:7-9; 6:55, 56, 57-8, 59, 60
 - «Navire canadien» 4:36, 37
 - «Navire en construction» 4:42-3; 6:11-2; 8:60; 10:44
 - «Navire étranger» 4:35, 36, 37; 7:42; 8:16, 60; 10:15, 16, 40-1
 - «Passer» 6:10, 52; 7:25-6, 65; 8:75-6, 87; 10:15, 16
 - Traduction 4:37
 - «Pendant» 7:64
 - «Privilege maritime» 7:59, 60
 - «Procédure» 7:64
 - «Propriétaire» 4:38, 39, 40; 5:10; 6:11, 27-8; 7:9, 10, 22, 23, 24, 27, 59; 8:58-9, 73, 75; 9:11; 10:19, 27, 29
 - «Propriétaire-exploitant» 8:72-3
 - «Propriétaire immatriculé» 7:23-4; 8:75
 - «Rétention» 6:15-6; 7:60-1
 - «Véhicule», règle *ejusdem generis* 5:9
 - «Visiteur» 6:28
- Document d'intention, rédaction 2:19, 20
- Étude, procédure 9:10-8, 31
- Fonds de contribution 5:24
- Historique 6:23
- «*In rem*», définition, applications 4:50, 51
- Intention 6:22
- Livre I, compétence et procédures Cour fédérale 4:27
- Loi sur Cour fédérale, irrégularités 4:34-5
- Modifications
 - Convention sur saisie des navires long-courrier 2:14, 15
 - Délits mineurs 2:15
 - Disposition d'établir règlements 2:15
 - Flotte de navires, directeurs 2:15
 - Propriétaires, actions 2:15-7
- Navigation côtière 2:5
- Navire, saisie, «*In rem*» poursuites 4:49-50, 51
- Navires, consentement 6:21
- Navires, enregistrement
 - Art. BII-16—Système immatriculation pour petites embarcations 4:11, 12
 - Art. BII-17—Exemption des petites embarcations 4:22
 - Art. BII-17d)—Navires mus par moteurs détachables 4:24
- Bureaux douane
 - Déménagement de Barrington à Shelburne 2:11, 12
 - Dépôt documents 4:8-9; 5:30
- Centralisation 2:6, 11, 12, 18; 4:7, 75-6, 77; 5:30-2; 7:46-9, 55-6; 8:18, 28, 29, 35, 36, 41, 42, 44, 72, 86; 9:6, 7; 10:7
- Historique 8:45
- Colombie-Britannique, objections 2:6
- Copropriétaires indivis 5:32-3, 34
- Coût 8:8; 8A:6-7, 8-9
- Demandes 2:7, 9
- Dimensions 2:13-4
- Employés 2:10, 13

- Section BII-16—Licensing 4:11-2; 7:57-8; 8:39, 40, 47-8, 49
 Section BII-17(d)—Detachable motors 4:24
 Section BII-17—Exemption 4:22
 Title system, definition 4:20-1; 7:55; 8:31
 Three-layer system 8:30
 Title registry system 4:21; 10:98
 Transport, Dept. 7:57
 Vessels, size 2:13-4
 Study, procedure 9:10-8, 31
 Translation, inconsistencies 4:26, 28, 29, 31-2, 37, 38, 41-2, 46-7, 48, 56, 65-6, 72, 81-2, 83-4, 85; 5:7-8, 22; 6:49-71; 8:9, 19, 69
 Vessel, immobilization, cost 10:23
 With amendments 11:4, 6-14
- Bill C-46, An Act to amend the Aeronautics Act and the National Transportation Act**
 Adoption, without modification 3:5, 11
 Applicability 3:11
 Changes 3:6
 Effective date 3:7
 Intent 3:6-7
 Jurisdiction 3:10
 Statement 3:6-7
- Bill C-61**
See
 Bill C-41
- Bill S-2, Bill respecting Bell Canada**
 Clause 2, Capital stock 1:18
 Letter by R.L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel 1:28
 Purposes 1:8-12, 14
See also
 Bell Canada
- BNA Act**
 Federal Court Act, relationship 4:29-30
- Bonnell, Hon. Mark Lorne, Senator (Murray River)**
 Bill C-41 8:86
- Bourget, Hon. Maurice, Senator (The Laurentides), Committee Deputy Chairman**
 Bill C-41 2:6, 17, 20; 4:6-7, 10-1, 20-1, 23, 25, 28-9, 32, 35-8, 41-2, 44-5, 47-8, 50, 56-7, 65, 69, 82, 84-5; 5:5-7, 9, 11, 15, 20-1, 37-41; 8:6-8, 14-5, 19-20, 23, 27, 37-44, 54-8, 75, 85-9; 9:6-7, 9-10, 15-21, 29-31; 10:14, 16, 20-1, 26, 28, 30, 37, 42, 47, 56, 93; 11:24, 29, 31, 46-7, 49, 67, 71
 Bill S-2 1:6, 13, 20, 28
- Brisset, Jean, Q.C., Special Committee Substantive Shipping Legislation Member, Canadian Bar Association**
 Bill C-41
 Discussion 8:11-74; 9:13-7
 Statement 8:7
- Exportation 5:35; 7:49
 Hypothèque 7:49
 Hypothèques, emprunts 2:7; 4:9-10, 12, 13, 14-5, 16-8, 76, 79-80; 5:36; 6:12
 Informatique, relations fédérales-provinciales 4:19-20
 Ontario Chattel Mortgages Act 4:19
 Identification 8:51-2
 Industrie maritime canadienne 5:31
 Informatique
 Efficacité 2:8; 4:7, 8, 14, 19, 75-6, 77-9; 5:30-1; 8:28, 29-30
 Financement 4:8; 5:31; 7:47; 8:28; 8A:7
 Modifications 2:7, 8, 10
 Navire, définition 4:22, 23, 30
 Navires de plaisance 8:47
 Petites embarcations
 Exemptions 4:22
 Moteurs détachables 4:24
 Québec 8:51
 Système d'immatriculation 4:11-2; 7:57-8; 8:39, 40, 47-8, 49
 Titre de propriété définition 4:20-1; 7:55; 8:31
- Ports**
 Dispositions 2:13; 5:29
 Évaluation 2:12, 13; 5:29, 30
 Nombre 2:8; 8:71
 Situation 2:8-9, 11; 8:86
- Procédure** 2:5
 Propriétaire de navire, conditions 5:33
 Provinces, rôle 2:6; 8:36
 Publicité 2:7, 17, 18
 Registrateurs adjoint
 Établissement 2:6, 11; 5:31; 7:49; 8:33; 10:19; 11:21, 22
 Priorité 4:7; 5:31; 8:29, 34
 Situation 2:6-7, 9; 4:7; 5:31; 8:37-9
 Répertoire actes juridiques 8:54
 Revenu, Douanes et Accise, ministère 2:8, 11; 7:57, 67, 68
 Système actuel 2:7, 8
 Intégration 2:7, 8
 Système enregistrement titre 4:21; 10:98
 Système trois paliers 8:30
 Transports, ministère 7:57
- Navires, immobilisation, coût 10:23
 Navires de pêche
 Activités 2:10-1
 Loi sur marine marchande du Canada 2:10-1
- Personnel 2:20
 Pétroliers, sécurité 2:20
 Présentation 5:39
 Présentation fragmentaire 6:7, 8
 Rapport avec amendements 11:4, 6-14
 Rédaction, réunions 5:20, 37-8
 Revisions 6:7
 Traduction, illogismes 4:26, 28, 29, 31-2, 37, 38, 41, 42, 46-7, 56, 65-6, 72, 81-2, 83-4, 85; 5:7-8, 22; 6:49-71; 8:9, 19, 69
- Bill C-46, Loi modifiant Loi sur l'aéronautique et Loi nationale sur les transports**
 Adoption, sans modification 3:5, 11

British Board of Trade

Standards 4:60

British Columbia

Ship registry, objections 2:6

British North America Act*See*
BNA Act**Brussels Convention, 1952**

Art. III, par. (3)—Ship, arrest 7:26-7

Burchill, Hon. G. Percival, Senator (Northumberland-Miramichi)Bill C-41 2:13, 20; 4:24; 5:29, 39, 41; 7:20, 54, 69; 8:24; 9:17
Bill S-2 1:13, 23, 27-8**CIDA***See*
Canadian International Development Agency**Canada Corporations Act**

Section 16 with respect to Bell Canada 1:10, 11, 21, 22

Canada Evidence Act

Bill C-41, Clause BI-39, Cross-examination 4:72-3

Canada GazetteNew regulations, publication 2:15, 17, 18, 19
Registry of ships, advertising 2:7
Seizure of ships, publication 4:67; 7:16**Canada Shipping Act**Admiralty Court 4:32
Amendments by Bill C-41 4:27-8, 43-4
Certificate of Seaworthiness 4:60
Definition, "detention" 7:61
Fishing vessels 2:10-1, 13-4
Ownership 2:15-6
History 4:57-8; 5:9
Lloyd's certificate of insurance and seaworthiness 4:61
Oil tankers, security 2:20
Part XX—Safety procedures to preserve ecology 4:60; 6:13, 14, 15, 31-2, 37
Pollution 5:19
Section 2, navigation 5:7-8
Section 15(1)(c)—Condemnation of a ship 4:84
Section 44, repeal by Maritime Code 6:26; 7:20
Section 52—Mortgages, affected by bankruptcy 4:43-4; 5:36; 6:12-3; 7:12; 8:8-9, 60
Section 53—Real estate, amendments 5:37; 7:24
Section 73—Vessel ownership and acquisition 5:27-8; 6:42-3, 45; 7:43, 44, 67; 8:17, 23
Section 74—"Trustee" 6:42-3, 45; 7:43, 44, 67; 8:17
Section 93—Enforcement officers and powers 4:52, 55; 7:13
Section 103—"Surveyor" 6:29
Section 648—Consolidation of claims 7:19, 20, 51-2
Section 690—Conviction against owner of ship 6:32
Section 708—Detaining of ship 5:13, 14Application 3:11
Compétence 3:10
Déclaration 3:6
Modifications 3:6
Portée 3:6-7**Bill C-61***Voir*
Bill C-41**Bill S-2, Loi concernant Bell Canada**Art. 2 (Nouveau)—Capital social 1:18
Buts 1:8-12, 14
Lettre de R. L. du Plessis, conseiller parlementaire 1:28
Voir aussi
Bell Canada**Bonnell, hon. Mark Lorne, sénateur (Murray River)**

Bill C-41 8:86

Bourget, hon. Maurice, sénateur (Les Laurentides), Vice-président du ComitéBill C-41 2:6, 17, 20; 4:6-7, 10-1, 20-1, 23, 25, 28-9, 32, 35-8, 41-2, 44-5, 47-8, 50, 56-7, 65, 69, 82, 84-5; 5:5-7, 9, 11, 15, 20-1, 37-41; 8:6-8, 14-5, 19-20, 23, 27, 37-44, 54-8, 75, 85-9; 9:6-7, 9-10, 15-21, 29-31; 10:14, 16, 20-1, 26, 28, 30, 37, 42, 47, 56, 93; 11:24, 29, 31, 46-7, 49, 67, 71
Bill S-2 1:6, 13, 20, 28**Brisset, M. Jean, Membre Comité spécial Droit positif sur navigation Association Barreau canadien**Bill C-41
Discussion 8:11-74; 9:13-7
Exposé 8:7**British Board of Trade**

Normes 4:60

Bruxelles, Convention 1952

Art. III, par. (3)—Navire, saisie 7:26-7

Burchill, hon. G. Percival, sénateur (Northumberland-Miramichi)Bill C-41 2:13, 20; 4:24; 5:29, 39, 41; 7:20, 54, 69; 8:24; 9:17
Bill S-2 1:13, 23, 27-8**Canada—États-Unis**Accords
Asburton 1842 5:13
Eaux limitrophes 1909 5:13
Washington 1871 5:13**Chisholm, M. J. W., Directeur, développement administratif, Association des banquiers canadiens**Discussion 4:7-15
Mémoire, présentation 4:6-7**Code Civil (Qué.)**

Marine marchande, dispositions 4:30, 53

Section 752—Offence regarding ship discharging pollutant 6:13
 Vessels, size 4:22

Canada-United States

Treaties
 Asburton Treaty 1842 5:13
 Boundary Waters Treaty 1909 5:13
 Washington Treaty 1871 5:13

Canadian Bankers' Association

Brief, submission 4:7
 Registration
 Large vessels 4:7-10, 16
 Definition 4:21
 Small craft 4:7, 11, 12, 13-6
 Definition 4:11, 21
 Ships, registry, mortgages, loans 2:7; 4:9-10, 12, 13, 14-5, 16-8, 76, 79-80

Canadian Bar Association

Bill C-41
 Centralization of registry 7:53, 54
 Clause BI-20—Arrest of ship 5:53-4
 Consultations, drafting of Maritime Code 5:20, 37-8; 7:7, 53
 Substantive shipping committee of Canadian Bar Association, Bill C-61, consultation 7:7, 8, 53

Canadian International Development Agency

Trading, Canada 7:18

Canadian Radio Television and Telecommunications Commission

See
 CRTC

Canadian ship owner

International market 5:6

Canadian Steamship Inspection Service

Standards 4:60

Canadian Transport Commission

See
 CTC

Chief Justice (Que.)

Staying judgment 4:31

Chisholm, J. W., Director, Management Development, Canadian Bankers' Association

Brief, presentation 4:6-7
 Discussion 4:7-15

Coast Guard Ship Registration Division

Report, ship registry 9:18-31
 Access of 9:27-8
 Central registry, costs 9:23, 24, 28, 29-30
 Large craft 9:23
 Nature 9:19-20

Code Criminel du Canada

Art. 21—Parties aux infractions 6:21, 31; 7:16, 17, 62-3
 Art. 115—Intention criminelle 8:22, 23, 56
 Art. 118—Obstruction aux agents de police 5:17
 Définitions 5:11
 Juridiction 4:54, 57
 Navires, saisie 4:55, 56

Code de la route

Lois internationales dans domaine maritime 4:60

Code maritime, Loi

Voir
 Bill C-41

Colombie-Britannique

Enregistrement navires, objections 2:6

Comité spécial sur Droit positif navigation Association Barreau canadien

Bill C-41
 Consultations 7:7; 8:6
 Livret, amendements proposés 9:6-9, 12, 13-4, 17
 Historique 8:6, 7

Commission canadienne des Transports

Voir
 CTC

Commission de réforme du droit

Cour fédérale, pouvoirs de contrôle 4:64

Conboy, M. A. R., Directeur général, Conseil sur politiques, min. des Transports

Discussion 3:7-11
 Exposé 3:6-7

Conseil de la Radiodiffusion et des Télécommunications canadiennes

Voir
 CRTC

Contrôle

Définition 3:7

Convention pour sécurité vie en mer

Lois internationales dans domaine maritime 4:60

Convention sur saisie navires long-courrier

Conventions internationales, ratification 2:14, 15

Corporation Securities Registration Act, Nouveau-Brunswick

Dispositions, vigueur 5:29

Corporations canadiennes, Loi

Art. 16 appliqué à Bell Canada 1:10, 11, 21, 22

Cour Amiraute

Signification expression 6:9; 7:8, 9

Small craft 9:21-2, 23, 24, 25
Translation 9:21

Code Civil (Que.)

Shipping provisions 4:30, 53

Commonwealth Registry System

Integration, change 2:7, 14

Conboy, A. R., Director General, Policy Advice, Dept. of Transport

Discussion 3:7-11
Statement 3:6-7

Control

Definition 3:7

Convention for Safety of Life at Sea

International legislation in Maritime field 4:60

Convention on Arrest of Seagoing Ships

International Conventions, ratification 2:14, 15

Corporation Securities Registration Act, New Brunswick

Provisions, effectiveness 5:29

Criminal Code of Canada

Arresting of ships 4:55, 56
Definitions 5:11
Jurisdiction 4:54, 57
Section 21—Parties to offence 6:21, 31; 7:16, 17, 62-3
Section 115—*Mens rea* 8:22-3, 56
Section 118—Obstruction of police officers 5:17

Crown Liability Act

Bill C-41, ships, registry, computerization, liability 4:78

CRTC

Role towards Bell Canada 1:9-10, 12, 14-5

CTC

Jurisdiction 3:7, 8, 10
Suit before Federal Court 3:9

Customs Act

Wording 5:26, 27

de Grandpré, A. Jean, Q.C., Chairman of Board and Chief Executive Officer, Bell Canada

Discussion 1:12-28
Statement 1:6-12

Denis, Hon. Azellus, Senator (La Salle)

Bill C-41 6:50, 53, 59, 61, 64-5; 7:6; 8:9; 9:7; 10:14-5, 18-9, 27, 29, 32, 46, 86, 11:20, 29, 57, 66

Dominion Marine Association

Bill C-41
Brief 6:27-49
Consultation with government

Cour Échiquier, Loi

Historique 4:57; 5:37
Voir aussi
Cour fédérale, Loi

Cour fédérale, Loi

Alinéa 22(2)(a), (b), (c)—Propriétaire de navire 4:34; 7:10, 11, 60; 10:71
Annexe 1, art. 4—Définition de «navire» 4:41
Art. 22—Catégories d'actions 4:34; 7:33, 60; 8:25, 61
Art. 43—Jurisdiction «*in personam*», «*in rem*» 4:34, 35; 7:9, 10-1, 33, 60; 8:25, 26-7, 61, 74, 76; 10:71
Bill C-41, art. BI-20 4:33; 5:20-1; 7:10; 10:68-9
Cour d'Amirauté 4:32; 5:37; 7:8, 9
Cour fédérale du Canada, juridiction 4:29, 30-1, 34
Création 4:27; 5:37
Dispositions, saisie navires 6:7
Juridiction 4:27, 29-30

Cour fédérale du Canada

Bill C-41, compétence 4:62, 63
Décision, «navire de forage» 5:8-9
Règles et ordonnances générales, règle 1006 4:66

Cour Suprême du Canada

Affaire D. C. Whitney 5:13
Bill C-41 4:30-1
Juge en chef, Bill C-46, déclarations 3:8, 10
Pacific Western Airlines, cas 3:6
Exposition faits 3:8

CRTC

Rôle envers Bell Canada 1:9-10, 12, 14-5

CTC

Jurisdiction 3:8, 10
Procès devant Cour fédérale 3:9

Décret du conseil

Motion pour changer définition de «navire immatriculé» 4:23, 24

de Grandpré, M. A. Jean, Président, Conseil d'administration et agent exécutif principal, Bell Canada

Discussion 1:12-28
Exposé 1:6-12

Denis, hon. Azellus, sénateur (La Salle)

Bill C-41 6:50, 53, 59, 61, 64-5; 7:6; 8:9; 9:7; 10:14-5, 18-9, 27, 29, 32, 46, 86, 90; 11:20, 29, 57, 66

Division immatriculation navires garde côtière

Rapport, immatriculation navires 9:18-31
Accès 9:27-8
Enregistrement central, coût 9:23, 24, 28, 29-30
Gros navires 9:23
Nature 9:19-20
Petites embarcations 9:21-2, 23, 24, 25
Traduction 9:21

- Bill C-61, coasting trade provisions 7:7
- Clause BII-15, registration ships 7:7
- Bill C-61, objections to coasting provisions 5:5, 7
- Shipping companies 5:5
- Tonnage 5:5

Dominion Marine Association Summary of Submissions as to Changes in Bill C-41

- Proposed amendments 8:75-85

du Plessis, R.L., Law Clerk and Parliamentary Counsel, Senate

- Bill C-41 6:55-66; 8:13-23; 10:11-2, 16, 27-93; 11:20-72
- Bill S-2 1:20-1
- Letter concerning Bill S-2 1:28; 4:70-1, 85; 5:11, 41

EPA

- See*
- Eastern Provincial Airways

Eastern Provincial Airways

- Control of 3:7

Economist

- "In Peril on the Seas" 8:6, 7

English Merchant Shipping Act

- Fishing vessels, ownership 2:15-6

Europe

- Bell Canada, plants 1:27

Exchequer Court Act

- History 4:57; 5:37
- See also*
- Federal Court Act

Excise Act

- Wording 5:26, 27

Export Permits Act

- Ships, export 7:49

Far East

- Bell Canada, plants 1:27

Federal Court Act

- Admiralty Court Act 4:32; 5:37; 7:8, 9
- Annex 1, item 4—Definition of "navire" 4:41
- Bill C-41, Section B1-20 4:33; 5:20-1; 7:10; 10:68-9
- Creation 4:27; 5:37
- Federal Court of Canada, jurisdiction 4:29, 30-1, 34
- Jurisdiction 4:27, 29-30
- Paragraph 22(2)(a), (b), (c)—Ship ownership 4:34; 7:10, 11; 7:60; 10:71
- Provisions, arrest of ships 6:7
- Section 22—Classes of actions 4:34; 7:33; 8:25, 61
- Section 43—Jurisdiction "*in personam*", jurisdiction "*in rem*" 4:34, 35; 7:9, 10-1, 33, 60; 8:25, 26-7, 61, 74, 76; 10:71

Dominion Marine Association

- Bill C-41, mémoire 6:27-49
- Consultations avec gouvernement
- Art. BII-15-immatriculation navires 7:7
- Bill C-61, dispositions relatives au sabotage 7:7
- Bill C-61, opposition aux dispositions côtières 5:5, 7
- Compagnies navigation 5:5
- Tonnage 5:5

Douanes, Loi

- Formulation 5:26, 27

du Plessis, M. R. L., C. R., Secrétaire légiste et conseiller parlementaire

- Bill C-41 6:55-66; 8:13-23; 10:11-2, 16, 27-93; 11:20-72
- Bill S-2 1:20-1
- Lettre sujet Bill S-2 1:28; 4:70-1, 85; 5:11, 41

EPA

- Voir*
- Eastern Provincial Airways

Eastern Provincial Airways

- Terre-Neuve, intérêts 3:7

Eaux territoriales, Convention 1958

- Art. XIV—Navires, passage 7:24-5

Economist

- "In Peril on the Seas" 8:6, 7

États-Unis

- Bell Canada
- Exportation 1:26-7
- Usines 1:27

États-Unis, Code maritime

- Analogie avec Code Maritime canadien 4:59

Europe

- Bell Canada, usines 1:27

Faillite, Loi

- Loi sur Marine marchande du Canada, hypothèques 4:45; 5:36-7

Fédération maritime du Canada

- Consultations 5:20

Flynn, hon. Jacques, sénateur (Rougemont)

- Bill C-41 8:10-4, 18-9, 22-5
- Bill C-46 3:8-10

Forsey, hon. Eugene A., sénateur (Nepean)

- Bill C-41 4:21-2; 10:13, 29, 31, 64-6, 91, 93, 100; 11:17, 52-4
- Bill C-46 3:8

Gazette du Canada

- Enregistrement navires, publicité 2:7

Federal Court of Canada

Bill C-41, jurisdiction 4:62, 63
Decision, "drilling ship" 5:8-9
General Rules and Orders, Rule 1006 4:66

Flynn, Hon. Jacques, Senator (Rougemont)

Bill C-41 8:10-4, 18-9, 22-5
Bill C-46 3:8-10

Forsey, Hon. Eugene A., Senator (Nepean)

Bill C-41 4:21-2; 10:13, 29, 31, 64-6, 91, 93, 100; 11: 17, 52-4
Bill C-46 3:8

Geoffrion, R.L., Q.C., Legislation Section, Justice Dept.

Bill C-41
Discussion 6:50-71
Statement 6:49-50

Gerity, F.O., Q.C., Special Committee on Substantive Shipping Legislation Member, Canadian Bar Association

Bill C-41
Discussion 8:11-72; 9:7-10, 12-8, 31; 10:8-9, 21-91; 11:19-23
Statement 8:6-7; 9:6-7; 10:6-8

Governor in Council

Bell Canada
Acquisition of shares 3:9
Licenses, approval 3:6-7, 9
Removal of head office 3:9

Graham, Hon. B. Alasdair, Senator (The Highlands)

Bill C-41 8:37-9, 43; 9:15-6, 25-6; 10:11, 18, 22-3, 45; 11:19-20, 22, 25, 41, 69-70, 73

Greene, Hon. John James, Senator (Niagara)

Bill C-41 4:7-8, 11-3, 15-6, 18, 22-3, 28-31, 36-7, 39-40, 45, 47, 49, 53-4, 57-60, 72-4, 77-9, 82-3, 85; 6:39-40, 46, 52-3, 60-1, 66, 70

Grosart, Hon. Allister, Senator (Pickering)

Bill S-2 1:14-23

Haig, Hon. J. Campbell, Senator (River Heights), Committee Chairman

Bill C-41 2:5-7, 20; 6:6, 27, 37, 40-2, 49, 65, 70-1; 7:6-7, 14, 23, 38-9, 47-9, 52, 56, 58-9, 68-9; 8:90-7; 10:6, 9, 11, 13-6, 20-2, 24-32, 34, 36-47, 51-3, 56, 59-66, 68, 72-3, 75-8, 83-94, 97, 100-3, 106-9; 11:15, 18, 20-7, 29-36, 39-41, 46-7, 49, 51-9, 62-73
Bill C-46 3:6-7, 11
Bill S-2 1:6, 12, 28

Heal, J.F., Solicitor, Blake, Cassels and Graydon, Can. Bankers' Association

Bill C-41, discussion 4:8, 11, 13, 14-5, 16-8, 20

Mise sous séquestre navires, publication 4:67; 7:16
Nouveaux règlements, publication 2:15, 17, 18, 19

Gendarmerie royale du Canada

Autorité 4:56

Geoffrion, Me R. L., c.r., Section législation, min. Justice

Bill C-41
Discussion 6:50-71
Exposé 6:49-50

Gerity, M. F.O., c.r., Membre Comité spécial Droit positif navigation Association Barreau canadien

Bill C-41
Discussion 8:11-72; 9:7-10, 12-8, 31; 10:8-9, 21-91; 11:19-23
Exposé 8:6-7; 9:6-7; 10:6-8

Gouverneur en conseil

Bell Canada
Acquisition actions 3:9
Permis, approbation 3:6-7, 9
Transfert administration centrale 3:9

Graham, hon. B. Alasdair, sénateur (The Highlands)

Bill C-41 8:37-9, 43; 9:15-6, 25-6; 10:11, 18, 22-3, 45; 11:19-20, 22, 25, 41, 69-70, 73

Greene, hon. John James, sénateur (Niagara)

Bill C-41 4:7-8, 11-3, 15-6, 18, 22-3, 28-31, 36-7, 39-40, 45, 47, 49, 53-4, 57-60, 72-4, 77-9, 82-3, 85; 6:39-40, 46, 52-3, 60-1, 66, 70

Grosart, hon. Allister, sénateur (Pickering)

Bill S-2 1:14-23

Haig, hon. J. Campbell, sénateur (River Heights), Président du Comité

Bill C-41 2:5-7, 20; 6:6, 27, 37, 40-2, 49, 65, 70-1; 7:6-7, 14, 23, 38-9, 47-9, 52, 56, 58-9, 68-9; 8:90-7; 10:6, 9, 11, 13-6, 20-2, 24-32, 34, 36-47, 51-3, 56, 59-66, 68, 72-3, 75-8, 83-94, 97, 100-3, 106-9; 11:15, 18, 20-7, 29-36, 39-41, 46-7, 49, 51-9, 62-73
Bill C-46 3:6-7, 11
Bill S-2 1:6, 12, 28

Heal, M. J.F., Avocat, Blake, Cassels et Graydon, Association des banquiers canadiens

Discussion 4:8, 11, 13, 14-5, 16-8, 20

Hobson, M. M.J.A., Conseiller juridique général, min. Transports

Bill C-46
Discussion 3:7-11
Témoignage 3:7

Hobson, M.J.A., Departmental General Counsel, Dept. of Transport

Discussion 3:7-11
 Testimony 3:7

Houle, Guy, General Counsel, Bell Canada

Bill S-2, testimony 1:17-8, 20

Income Tax Act

“Ship”, definition 5:10

Interpretation Act

Section 27—Indictable offences applying to statutes in Criminal Code 6:21; 7:17

Ireland

Bell Canada, plants 1:27

Justice Dept.

Maritime Code draft, acceptance 5:38

***Kenko Maru* Case**

Ship, arrest 7:34

Kerby, Jean, Assistant Chief, Law Translation Service, Justice Dept.

Bill C-41 6:50-71

King, Peter, President, Ottawa Rowing Club

Bill C-41
 Discussion 10:11-3
 Statement 10:9-11

Lang, Hon. Daniel, Senator (South York)

Bill C-46 3:10

Langlois, Hon. Léopold, Senator (Grandville)

Bill C-41 4:6, 54-5; 5:40; 6:40-2, 50-1, 54, 56-7, 59-62, 67; 7:6, 45, 47-8, 51, 55-9, 61, 68; 8:18, 40-5, 47-8, 51-3, 85-9, 93-4, 96; 9:7-10, 15, 17-8, 20-1, 25, 28-31; 10:24, 33-4, 39, 51, 53-5, 78-71, 74, 77-9, 81, 83, 85-6, 88, 92-3, 97-9, 101-2; 11:21, 23, 25, 29, 40-4, 47, 50-1, 54-5, 57-9, 63, 68, 72-3
 Bill C-46 3:7-8, 11

Langlois, Raynold, Counsel rep. St-Lawrence Shipowners' Association Inc., and U.K. Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd.

Bill C-41
 Discussion 4:28-32, 34-45, 47-74, 76-85; 7:6; 8:32-58, 68-75, 89-96; 10:14-107; 11:18-46
 Statement 4:25-8, 32-4, 45-7, 74-6; 7:7-20; 8:58-68; 9:10-1

Law Reform Commission

Federal Court, reviewing powers 4:64

Lloyd's Ship and Goods Insurance Form

Drafting, purpose 5:6

Houle, M. Guy, Avocat, Bell Canada

Bill S-2, témoignage 1:17-8, 20

Immatriculation Commonwealth, Système

Intégration, changement 2:7, 14

Impôt sur revenu, Loi

«Navire», définition 5:10

Interprétation, Loi

Art. 27—Actes criminels du Code criminel appliquant aux lois 6:21; 7:17

Irlande

Bell Canada, usines 1:27

Juge en chef (Qué.)

Jugements cassés 4:31

Justice, Ministère

Code maritime, rédaction acceptée 5:38

***Kenko Maru*, Cas**

Navire, saisie 7:34

Kerby, M. Jean, Chef adjoint Service traduction lois, min. Justice

Bill C-41, discussion 6:50-71

King, M. Peter C., Président, Ottawa Rowing Club

Bill C-41
 Discussion 10:11-3
 Exposé 10:9-11

Lang, hon. Daniel, sénateur (Sud-York)

Bill C-46 3:10

Langlois, hon. Léopold, sénateur (Grandville)

Bill C-41 4:6, 54-5; 5:40; 6:40-2, 50-1, 54, 56-7, 59-62, 67; 7:6, 45, 47-8, 51, 55-9, 61, 68; 8:18, 40-5, 47-8, 51-3, 85-9, 93-4, 96; 9:7-10, 15, 17-8, 20-1, 25, 28-31; 10:24, 33-4, 39, 51, 53-5, 68-71, 74, 77-9, 81, 83, 85-6, 88, 92-3, 97-9, 101-2; 11:21, 23, 25, 29, 40-4, 47, 50-1, 54-5, 57-9, 63, 68, 72-3
 Bill C-46 3:7-8, 11

Langlois, M. Raynold, Avocat-conseil, Association propriétaires navires du St-Laurent Inc., United Kingdom Mutual Steamship Assoc. (Bermuda) Ltd . . .

Bill C-41
 Discussion 4:28-32, 34-45, 47-74, 76-85; 7:6; 8:32-58, 68-75, 89-96; 10:14-107; 11:18-46
 Exposé 4:25-8, 32-4, 45-7, 74-6; 7:7-20; 8:58-68; 9:10-1

Lloyd's Ship and Goods, formulaire

Rédaction, fonction 5:6

McElman, Hon. Charles, Senator (Nashwaak Valley)

Bill C-41 5:38, 40; 7:53-4, 56-8, 65; 8:39-40; 9:16, 21, 27, 29; 10:19, 21, 29, 32, 38, 46, 58-9, 65, 101-2; 11:16, 20-1, 24, 26, 30, 55-9, 61, 68, 71, 73

McNamara Case

Federal Court, jurisdiction 6:27

Mahoney, J.J., Q.C., Special Counsel to Minister of Transport (Maritime Code)

Bill C-41

Discussion 2:6-20; 4:20-5; 5:38-41; 6:16-27, 35-49; 7:52-68; 8:7-56; 9:29-30; 10:24-108; 11:15-72

Statement 2:5-6; 4:19-20; 5:37-8; 6:6-16, 27-35; 9:17

Marine Act

Title 5:11

Maritime Code Act

See

Bill C-41

Maritime Telephone and Telegraph

Bell Canada, position 1:25-6

Middle East

Bell Canada, markets 1:27

Narcotics Control Act

Search warrants 5:15

Wording 5:26, 27

National Revenue, Customs and Excise Dept.

Records, semi-centralization 2:8, 11; 5:33

Ships, registry 7:57, 67, 68

National Revenue Dept.

Connell, J. P., Senate committee, correspondence 8A:4-5

New Brunswick Telephone

Equity stock, position 1:23-4, 27-8

Newfoundland, Government

Eastern Provincial Airways, control 3:7

Representation in E.P.A. 3:7

New York Produce Exchange Form

Drafting, purpose 5:6

Linertime and Baltime forms 5:6

Noronic disaster

Liability, loss of life 6:25

Northern Telecom

United States, branch 1:26, 27

Off-shore Minerals Reference Case, 1968

Ships, passage 7:25

McElman, hon. Charles, sénateur (Nashwaak Valley)

Bill C-41 5:38, 40; 7:53-4, 56-8, 65; 8:39-40; 9:16, 21, 27, 29; 10:19, 21, 29, 32, 38, 46, 58-9, 65, 101-2; 11:16, 20-1, 24, 26, 30, 55-9, 61, 68, 71, 73

McNamara, cause

Tribunal fédéral, juridiction 6:27

Mahoney, M. J.J., c.r., Conseiller spécial, Ministère des Transports (Code Maritime)

Bill C-41

Discussion 2:6-20; 4:20-5; 5:38-41; 6:16-27, 35-49; 7:52-68; 8:7-56; 9:29-30; 10:24-108; 11:15-72

Exposé 2:5-6; 4:19-20; 5:37-8; 6:6-16, 27-35; 9:17

Marine, Loi

Titre 5:11

Marine marchande du Canada, Loi

Alinéa 15(1)c)—Navire condamné 4:84

Art. 2—Navigation 5:7-8

Art. 44—Abrogation dans Code maritime 6:26; 7:20

Art. 52—Hypothèques touchées par faillite 4:43-4; 5:36; 6:12-3; 7:12; 8:8-9, 60

Art. 53—Biens immobiliers, modifications 5:37; 7:24

Art. 73—Propriétaires et acquisitions de navires 5:27-8; 6:42-3, 45; 7:43, 44, 67; 8:17, 23

Art. 74—«Fiduciaire» 6:42-3, 45; 7:43, 44, 67; 8:17

Art. 93—Agents et pouvoirs d'application 4:52, 55; 7:13

Art. 103—«Visiteur» 6:28

Art. 648—Consolidation réclamations 7:19, 20, 50-1

Art. 690—Condamnation contre propriétaire navire 6:32

Art. 708—Navire détenu 5:13, 14

Art. 752—Infraction concernant navire déversant polluant 6:13

Certificat bon état de navigabilité 4:60

Cour d'Amirauté 4:32

Définition, «détention» 7:61

Historique 4:57-8; 5:9

Lloyd's certificat d'assurance et bon état de navigabilité 4:61

Modifications par Bill C-41 4:27-8, 43-4

Navires, grandeur 4:22

Navires de pêche 2:10-1, 13-4

Propriétaires 2:15-6

Partie XX—Moyens d'assurer aucun risques écologiques 4:60; 6:13, 14, 15, 31-2, 37

Pétroliers, sécurité 2:20

Pollution 5:19

Maritime Telephone & Telegraph

Position Bell Canada 1:25-6

Merchant Shipping Act

Navires de pêche, propriétaires 2:15-6

Molgat, hon. Gildas, sénateur (Ste Rose)

Bill C-41 8:34-5, 90, 92, 95

O'Neil, W. A., Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Dept.

Bill C-41

Discussion 9:18-30

Ontario Securities Commission

Underwriting 4:14

Order in Council

Motion to change definition of "registered ship" 4:23, 24

Pacific Western Airlines

Suit against CTC 3:8

See also

Supreme Court of Canada

Pollution

Levy 5:19

Ports*See*

Bill C-41

Provinces

Acquired shares, jurisdiction 3:6-7, 8, 9, 10, 11

Purvis, Hartley F., Chief, Operational Policy, Customs and Excise Dept., National Revenue

Bill C-41, discussion 8:85-6

Quebec North Shore v. CPR case

Federal Court, jurisdiction 6:27

RCMP

Authority of 4:56

Read, John A., Acting Chief, Ship Registration Division, Transport Dept.

Bill C-41, discussion 9:19-29

Report to Senate

Bill C-41, with amendments 11:4, 6-14

Bill C-46, without amendment 3:5, 11

Bill S-2, without amendment 1:5, 28

Riley, Hon. Daniel A., Senator (Saint John)

Bill C-41 4:10, 14-5, 24, 31-2, 38, 42, 44, 47, 51-2, 55-6, 60-1, 64, 68, 79-80; 5:7, 11, 19-20, 22-4, 27, 29-31, 34-5; 8:45-7, 94; 10:11, 13, 22, 29, 31, 34-7, 40-4, 48-59, 67, 72-6, 82, 84, 88-90, 92-4, 96-102, 104-8

Bill C-46 3:7, 11

Bill S-2 1:12-3, 23-4, 28

Royal Canadian Mounted Police*See*

RCMP

Rules of the Road

International legislation in Maritime field 4:61

Moyen Orient

Bell Canada, marché 1:27

Navigation, Loi sur

Modifications 5:6

Navires

Propriétaires, acquisitions

Loi sur marine marchande, Art. 73 5:27-8

Système actuel 5:27-8

Navires, enregistrement*Voir*

Bill C-41

Navires canadiens

Marché international, influence sur propriétaires 5:6

New Brunswick Telephone

Actions, position 1:23-4, 27-8

New York Produce Exchange, Formulaire

Formulaires Linertine et Baltine 5:6

Rédaction, fonctions 5:6

Noronic, désastre

Responsabilité, perte de vie 6:25

Northern Telecom

États-Unis, succursales 1:26-7

O'Neil, M. W. A., Commissaire, Garde côtière canadienne et Sous-administrateur, marine, min. Transports

Bill C-41, discussion 9:18-30

Ontario Chattel Mortgage Act

Navires enregistrement, hypothèques 4:19

Ontario Securities Commission

Assurance 4:14

Orient

Bell Canada, usines 1:27

Pacific Western Airlines

Poursuite doute compétence de CTC 3:8

Voir aussi

Cour suprême du Canada

Permis exportation et importation, Loi

Navires, exportation 7:49

Pollution

Prélèvement 5:19

Ports*Voir*

Bill C-41

St. Lawrence Shipowners' Association

Bill C-41, brief 6:7-27, 49-71; 7:8
 Organization history 4:26, 29, 69

Shipping Federation of Canada

Consultations 5:20

Shipping legislation

Changes 5:6

Ships, registry

See
 Bill C-41

Smith, Hon. Donald, Senator (Queens-Shelburne)

Bill C-41 2:10-2, 14-6; 9:21
 Bill S-2 1:25-7

Smith, Hon. George I., Senator (Colchester)

Bill C-41 2:7-10, 12-3, 15-9; 4:9-10, 16-8, 24-5, 32, 34-6, 39-45, 48-9, 51, 55, 62-5, 68-74, 76; 5:7, 12, 14, 16-7, 19, 39, 41; 6:16, 18, 20, 24, 35, 39, 41, 44, 47; 7:6-7, 21, 23-4, 30, 38, 41, 47, 55-7, 59-68; 8:49-51, 68, 70-2; 9:7-10, 12-5, 22-5, 28, 30; 10:8-9, 13-4, 19-21, 23-4, 31, 33-4, 38, 51-63, 65, 67-70, 72-3, 78-80, 82-94, 100-3, 1-5, 108; 11:17-8, 20-4, 29-30, 36-41

Special Act concerning Bell Canada

Previous amendments 1:7
See also
 Bill S-2

Spence, Mr. Justice W.F.

Ruling on jurisdiction of CTC 3:8

Stone, Arthur J., Q.C., Chairman, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of Canadian Bar Association

Bill C-41 10:25-6, 59-62, 93

Substantive Shipping Committee of Canadian Bar Association

Bill C-41
 Booklet, proposed amendments 9:6-9, 12, 13-4, 17
 Consultation 7:7; 8:6
 Historical 8:6, 7

Supreme Court of Canada

Bill C-41 4:30-1
 Chief Justice, Bill C-46, statements 3:8, 10
 D. C. Witney decision 5:13
 Pacific Western Airlines case 3:6
 Facts 3:8

Telecommunications

Canadian experience 1:11

Telesat

Bell Canada, investment of 1:12
 Powers 1:11

Preuve au Canada, Loi

Bill C-41, Art. Bl-39—Interrogation contradictoire 4:72-3

Produits minéraux haute mer, Procès 1968

Navires, passage 7:25

Provinces

Acquisitions actions, juridiction 3:6-7, 8, 9, 10, 11

Purvis, M. Hartley, chef, Division politique opérations, min. Revenu National, Douanes et accise

Bill C-41, discussion 8:85-6

Quebec North Shore C.C.P.R.

Tribunal fédéral, juridiction 6:27

Rapports au Sénat

Bill C-41, avec amendements 11:4, 6-14
 Bill C-46, sans amendement 3:5, 11
 Bill S-2, sans amendement 1:5, 28

Read, M. John A., Chef suppléant, Immatriculation navires, min. Transports

Bill C-41, discussion 9:19-29

Réseau téléphonique transcanadien

Fonctions 1:6-7
 Protection 1:26

Responsabilité de la Couronne, Loi

Bill C-41, navires, enregistrement, informatique, responsabilité 4:78

Résumé mémoires présentés par Dominion Marine Association—Modifications au Bill C-41

Amendements proposés 8:75-85

Revenu, Douanes et Accise, ministère

Connell, J. P., Comité sénatorial, correspondance 8A:8-9
 Dossiers, centralisation 2:8; 5:33
 Navires, enregistrement 7:57

Riley, hon. Daniel A., sénateur (Saint John)

Bill C-41 4:10, 14-5, 20, 24, 31-2, 38, 42, 44, 47, 51-2, 55-6, 60-1, 64, 68, 79-80; 5:7, 11, 19-20, 22-4, 27, 29-31, 34-5; 8:45-7, 94; 10:11, 13, 22, 29, 31, 34-7, 40-4, 48-59, 67, 72-6, 82, 84, 88-90, 92-4, 96-102, 104-8
 Bill C-46 3:7, 11
 Bill S-2 1:12-3, 23-4, 28

St. Lawrence Shipowners' Association

Bill C-41, mémoire 6:7-27, 49-71; 7:8
 Historique organisation 4:26, 29, 69

Service canadien d'inspection des bateaux à vapeur

Normes 4:60

Smith, hon. Donald, sénateur (Queens-Shelburne)

Bill C-41 2:10-2, 14-6; 9:21

Territorial Sea Convention 1958

Art. XIV—Ships, passage 7:24-5

Torrens system

Title 5:28; 8:81

Trans-Canada Telephone System

Operations 1:6-7

Protection 1:26

Transport, Department

Bill C-41, amendments 6:6

Cloutier, S., Senate Committee, correspondence 8A:1-3

Regulations 3:11

Ships, registry 7:57

Transport and Communications, Standing Senate Committee

Cloutier, S., correspondence 8A:1-3

Connell, J. P., correspondence 8A:4-5

Motion, strike out words ... and substitute therefore ...
1,000 copies in French and English. Carried 1:4, 6

Questions, procedure 9:10-8, 31

Resolution, procedure 1:20-1

Stone, Arthur, Q.C., Chairman Canadian Bar Association
Committee, Submission 7:52-3

United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd.

Organization, history 4:26

United States

Bell Canada

Exports 1:26-7

Plants 1:27

United States Maritime Code

Analogy with Canadian Maritime Code 4:59

van Roggen, Hon. George C., Senator (Vancouver-Point-Grey)

Bill C-41 4:67, 77, 80-1; 8:11, 18, 23, 28-38, 42, 53-5, 58, 69-72, 83, 86

Vessels

Ownership, acquisition

Canada Shipping Act, Section 73 5:27-8

Present system 5:27-8

Wood, C. T., Acting Vice-President (Recreation), Canadian Yachting Association

Bill C-41 8:40-2; 10:17-9

Appendices

8-A—Transport Dept., Clerk of Committee, correspondence 8A:1-3

8-B—Dept. National Revenue, Clerk of Committee, correspondence 8A:4-5

9-A—Purvis, M. F., Senate Committee Clerk, correspondence concerning statistical information registration and licensing of vessels 9A:1-2

Bill S-2 1:25-7

Smith, hon. George I., sénateur (Colchester)

Bill C-41 2:7-10, 12-3, 15-9; 4:9-10, 16-8, 24-5, 32, 34-6, 39-45, 48-9, 51, 55, 62-5, 68-74, 76; 5:7, 12, 14, 16-7, 19, 39, 41; 6:16, 18, 20, 24, 35, 39, 41, 44, 47; 7:6-7, 21, 23-4, 30, 38, 41, 47, 55-7, 59-68; 8:49-51, 68, 70-2; 9:7-10, 12-5, 22-5, 28, 30; 10:8-9, 13-4, 19-21, 23-4, 31, 33-4, 38, 51-63, 65, 67-70, 72-3, 78-80, 82-94, 100-3, 105, 108; 11:17-8, 20-4, 29-30, 36-41

Spence, hon. Juge W. F.

Décision sur juridiction CTC 3:8

Stone, M. Arthur J., c.r., Président comité spécial sur Droit positif sur navigation de l'Association Barreau canadien

Bill C-41 10:25-6, 59-62, 93

Stupéfiants, Loi

Formulation 5:26, 27

Mandat de perquisition 5:15

Télécommunications

Savoir-faire canadien 1:11

Telesat Canada

Bell Canada, investissement dans 1:12

Pouvoirs 1:11

Terre-Neuve, Gouvernement

Eastern Provincial Airways, contrôle 3:7

Représentation dans EPA 3:7

Torrens

Système cadastre de titres 5:28; 8:81

Transporteur aérien

Règlements 3:10

Transports, Ministère

Bill C-41, modifications 6:6

Cloutier, S., Comité sénatorial, correspondance 8A:6-7

Contrôle 3:11

Navires, enregistrement 7:57

Transports et Communications, Comité sénatorial permanent

Cloutier, S., correspondance 8A:6-7

Connell, J. P., correspondance 8A:8-9

Motions, retrancher mots ... et remplacer par ... 1000 exemplaires en français et anglais. Adoptée 1:4, 6

Questions, procédure 9:10-8, 31

Résolutions, procédure 1:20-1

Stone, Arthur, c.r., Président Comité Association Barreau canadien, mémoire 7:52-3

United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd.

Organisme, historique 4:26

Witnesses

- Barry, Gerald P., Dominion Marine Association
- Bergeron, Robert, Legislative Counsel, Justice Dept.
- Brisset, Jean, Q.C., Special Committee Substantive Shipping Legislation, Canadian Bar Association
- Chisholm, J. W., Director of Management Development, Can. Banker's Association
- Conboy, A. R., Director-General, Policy Advice, Dept. of Transport
- de Grandpré, A. Jean, Q.C., Chairman of Board and Chief Executive Officer, Bell Canada
- du Plessis, R. L., Law Clerk and Parliamentary Counsel
- Geoffrion, R. L., Q.C., Legislation Section, Justice Dept.
- Gerity, F. O., Q.C., Special Committee on Substantive Shipping Legislation Member, Canadian Bar Association
- Heal, J. F., Solicitor, Blake, Cassels and Graydon, Can. Bankers' Association
- Hobson, W. J. A., General Counsel, Dept. of Transport
- Houle, Guy, General Counsel, Bell Canada
- Kerby, Jean, Assistant Chief, Law Translation Service, Justice Dept.
- King, Peter C., President, Ottawa Rowing Club
- Langlois, Raynold, Counsel rep. St-Lawrence Shipowners' Association Inc., and United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd. and other protection and indemnity associations of London Group, England
- Mahoney, J. J., Q.C., Special Adviser to Minister of Transport (Maritime Code)
- O'Neil, W. A., Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Dept.
- Purvis, Hartley F., Chief, Operational Policy, Customs and Excise Dept., National Revenue
- Read, John A., Acting Chief, Ship Registration Division, Transport Dept.
- Stone, Arthur J., Q.C., Chairman, Special Committee on Substantive Shipping Legislation of Canadian Bar Association
- Wood, C. T., Acting Vice-President (Recreation), Canadian Yachting Association

For pagination, see Index by alphabetical order

van Roggen, hon. George C., sénateur (Vancouver-Point-Grey)

Bill C-41 4:67, 77, 80-1; 8:11, 18, 23, 28-38, 42, 53-5, 58, 69-72, 83, 86

Wood, M. C. T., Vice-président intérimaire, Fédération canadienne Yachting (Division plaisance)

Bill C-41, discussion 8:40-2; 10:17-9


Appendices

- 8-A—Min. Transports, Greffier du Comité, correspondance 8A:6-7
- 8-B—Min. Revenu national, Greffier du Comité, correspondance 8A:8-9
- 9-A—Purvis, Greffier Comité sénatorial, correspondance renseignements statistiques, immatriculation et émission permis 9A:1-2

Témoins

- Barry, M. Gérald P., Avocat-conseil, Dominion Marine Association
- Bergeron, M. Robert, conseiller législatif, min. Justice
- Brisset, M. Jean, c.r., Membre Comité spécial Droit positif sur navigation Association Barreau canadien
- Chisholm, M. J. W., Directeur du développement administratif, Association des banquiers canadiens
- Conboy, M. A.R., directeur général, Conseils sur les politiques, min. Transports
- de Grandpré, M. A. Jean, Président, Conseil d'administration et Agent exécutif principal, Bell Canada
- du Plessis, M. R.L., C.R., Secrétaire légiste et conseiller parlementaire
- Geoffrion, M. R. L., Section législation, min. Justice
- Gerity, M. F.O., c.r., Membre Comité spécial Droit positif sur navigation Association Barreau canadien
- Heal, M. J.F., Avocat, Blake, Cassels et Graydon, Association des banquiers
- Hobson, M. W.J.A., Avocat-conseil min. Transports
- Houle, M. Guy, Avocat, Bell Canada
- Kerby, M. Jean, Chef adjoint Service traduction lois, min. Justice
- King, M. Peter, Président, Ottawa Rowing Club
- Langlois, M. Raynold, Avocat-conseil Association propriétaires navires du St-Laurent Inc., et United Kingdom Mutual Steamship Association (Bermuda) Ltd. et autres assoc. de protection et indemnisation du London Group d'Angleterre
- Mahoney, M. J.J., c.r., Conseiller spécial du ministre des Transports (Code Maritime)
- O'Neil, M. W.A., Commissaire, Garde côtière canadienne et Sous-administrateur, marine, min. Transports
- Purvis, M. Hartley F., Chef, Division politiques opérations, min. Revenu national, Douanes et accise
- Read, M. John A., Chef suppléant, Immatriculation navires, min. Transports
- Stone, M. Arthur J., cr., Président comité spécial sur Droit positif sur navigation Association Barreau canadien
- Wood, M. C.T., Vice-Président intérimaire, Fédération canadienne yachting (Division plaisance)

Pour pagination, voir Index par ordre alphabétique.

	Canada Post Postage paid	Postes Canada Port payé
Third Troisième class classe		
K1A 0S7 HULL		

If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

Government
Publications

BINDING SECT. NOV 30 1979

Government
Publications

